



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

Pressemitteilung

der BIOS

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht:
Unser Zeichen: PM.7/2023
Unsere Nachricht:

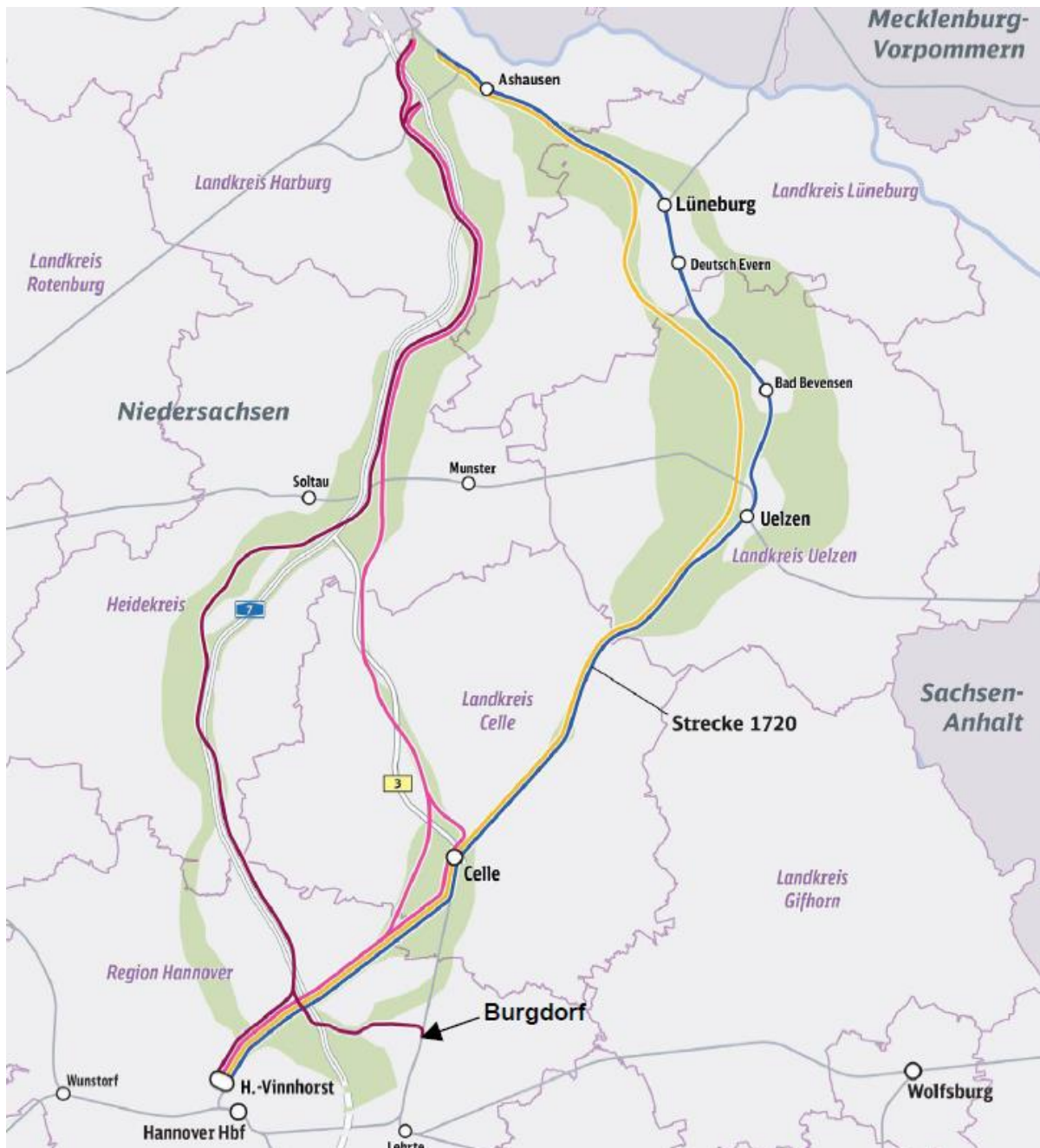
E-Mail: Arnim.Goldbach@gmx.net
Telefon: (0 51 36) 8 44 63
Mobil: 0171 / 82 49 741
Homepage: www.bios-otze.de

Datum: 05.07.2023

Schientrassen - Altbaustreckenausbau oder Streckenneubau: Gespräche von BIOS mit unseren MdB und Briefaktion nach Berlin

Seit längerem, erst recht aber seit April d. J. verhärten sich die Fronten zwischen den Befürwortern des Ausbaus der vorhandenen Schienenstrecke (ABS) „Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover bzw. Lehrte“ (nach dem Konzept des Alpha-E) und den Befürwortern des Baus einer Neubaustrecke (NBS) etwa entlang der A 7 bis Hannover bzw. Lehrte.

Eine solche NBS könnte folgenden Verlauf haben: Von Nord nach Süd etwa entlang der A 7 (mit einigen Abweichungen) bis Soltau – dann weiter etwa entlang der B 3 über Bergen bis nach Celle, dort mit einer Einfädelung nördlich und mit einer Einfädelung südlich von Celle – dann weiter nach Hannover einerseits und nach Lehrte (v. a. Güterverkehr) andererseits. Das folgende Schaubild (Quelle: Positionspapier mit Kernforderungen der Stadt Burgdorf, Beschluss des Rates vom 23.02.2023) macht diesen Streckenverlauf deutlich („pinke Variante“). Die anderen drei Varianten werden von der DB offensichtlich nicht mehr näher betrachtet, obwohl sie „offiziell“ noch im Gespräch sind.



Diese Entwicklung war für uns als BIOS Anlass, das Gespräch mit unseren Bundespolitikern zu suchen. Das war auch erfolgreich, denn wir konnten uns bereits am 05.05.2023 mit Dr. Hendrik Hoppenstedt (CDU, MdB) austauschen. Dabei drehte es sich vor allem um die Frage, wie die Situation einzuschätzen sei, die sich beim Parlamentarier-Treffen des Landes Niedersachsen am 17.04.2023 in Berlin offenbarte (und erhärtete), wonach eine „Frontlinie“ im Konflikt „ABS vs. NBS“ zwischen DB/BMDV als Befürworter einer NBS und Land Niedersachsen/Bürgerinitiativen für ABS und damit für Alpha-E (wozu auch etliche Politikerinnen und Politiker zählen, einschl. Hendrik Hoppenstedt und auch Rebecca Schamber) verläuft und aktuell verhärtet ist. Dabei zeigte sich Hendrik Hoppenstedt bereits in seiner Einleitung mit der Informationspolitik der DB und des BMDV äußerst unzufrieden; für das Verhalten der DB habe er kein Verständnis, immerhin sei die Deutsche Bahn AG (DB) 100%ige Tochter des Bundes.

Das deckt sich mit unserem Eindruck, wonach die DB intransparent und tw. wahrheitswidrig kommuniziert(e) sowie tw. wenig gemeinwohlorientiert, also im öffentlichen Interesse, arbeitet, obwohl das verfassungsrechtlich und haushaltsrechtlich geboten ist. Immerhin bedeute – so Hendrik Hoppenstedt – die von der DB offensichtlich jetzt favorisierte NBS „A7 bis Soltau/B3 bis Celle“ ein Vertrauensbruch, während das Festhalten an Alpha-E als Ergebnis des Dialogforum Schiene Nord von 2015 (nach BVWP 2030) ein Vertrauensschutz bedeute. In die gleiche Richtung geht auch ein Schreiben der Region Hannover an BMDV-Minister Volker Wissing, das von zahlreichen Politikern – auch von Hendrik Hoppenstedt und Rebecca Schamber (s. u.) – unterschrieben wurde. Zu den Positionen der Parteien im Bundestag, der ja letztlich zu entscheiden hat, meinte er, dass CDU und SPD mehrheitlich hinter dem ABS-Projekt (Alpha-E) stünden, während die Grünen (unverständlicherweise) eher NBS favorisieren; die FDP sei wohl eher für ABS, müsse aber auf den FDP-Verkehrsminister Volker Wissing Rücksicht nehmen.

Für ihn als MdB aus Niedersachsen selbst sei seit langem klar: Alpha-E (ABS nach BVWP 2030) müsse zum Erfolg verholfen werden. Darauf konzentrierte er sich: Allein Alpha-E und „sonst nichts“. Alles andere bedeute einen großen politischen und gesellschaftlichen Vertrauensbruch gegenüber dem Projekt des Dialogforum Schiene Nord (DSN). Das bedeute für ihn, alles im Bundestag an Überzeugungsarbeit zu leisten, um Alpha-E zum Erfolg zu verhelfen - vor allem mit dem Argument des Vertrauensschutzes. Sollte es dennoch im Vorfeld „stimmungsmäßig“ auf eine NBS (etwa „pinke Variante“ A7/B3 bis Celle) hinauslaufen, werde man im Bundestag vonseiten der CDU und SPD dagegen argumentativ „schießen“. Als weiteres Vorgehen schlug Hendrik Hoppenstedt vor: Man solle abwarten und sehen, was dem Bundestag vorgelegt werde, um dann im Sinne der oben dargelegten Strategie reagieren zu können (für Alpha-E nach BVWP 2030 „kämpfen“ und MdB-Kolleginnen und –Kollegen überzeugen). Dazu will er sich auch mit Stadt Burgdorf – u. a. auf der Basis des sehr fundierten Positionspapiers der Stadt mit seinen Kernforderungen – und mit BIOS zeitnah kurzschließen.

Nach Überzeugung von BIOS wäre ein Vertrauensverlust durch eine evt. NBS auch ein Aspekt der Nutzen-Kosten-Betrachtung und müss(t)e dort eingehen; denn Vertrauensverlust verkörpert gesellschaftliche („soziale“) Kosten und würde dann auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) belasten (wird nach unserer Einschätzung aber in der Praxis nicht passieren).

Diese für uns sehr eindeutige und positive Einstellung wurde im Gespräch mit Rebecca Schamber (SPD, MdB) am 27.06.2023 von ihr vollumfänglich bestätigt – und es konnten weitere brandaktuelle Entwicklungen besprochen werden, die sich aus dem Planungsbeschleunigungsgesetz ergaben. Denn darin enthalten ist eine kleine, aber hochproblematische Vorgabe, wonach eine „Höchstgeschwindigkeit zwischen Hamburg und Hannover mind. 250-300 km/h“ möglich sein soll. Das würde ganz klar auf eine NBS hinauslaufen. Aber allein die Formulierung steckt voller Widersprüche.

Daraus resultierte eine „Briefaktion“ vieler Bürgerinitiativen im Heidegebiet an Verkehrsminister Dr. Volker Wissing. Auch wir von BIOS haben eine solche Aktion durchgeführt (getragen durch die Mitglieder) – auf der Basis unseres offiziellen Schreibens, das unmittelbar an das Bundesverkehrsministerium und an die Bundestagsausschüsse für Verkehr, Haushalt und Umwelt gesendet wurde. Hauptforderung war und ist, auf diese Tempovorgabe zu verzichten. Die 1. Lesung im Bundestag war am 22.06., wo das Gesetz an den Verkehrsausschuss verwiesen wurde. Nach der Sommerpause soll dann der BT entscheiden. Wir hoffen, dass in der Zwischenzeit unsere

Argumente überzeugen: nämlich keine unnötige Zeitverzögerung, kein ökologischer Schaden und kein Vertrauensverlust durch NBS.

Und wir haben durchaus starke Verbündete. Denn: Die „niedersächsische Front“ (abgesehen von Vertretern aus dem Raum Lüneburg) gegen NBS steht ziemlich eindeutig, wie folgende Schriftstücke zeigen.

- Schreiben der Region Hannover von Steffen Krach als Regionspräsident mit Unterzeichnung zahlreicher Bundestagsabgeordneter und Bürgermeister aus dem Bereich der Region (siehe bereits oben und s. HAZ 10.05.2023, S. 16)
- Schreiben vom Niedersächsischen Verkehrsminister Olaf Lies an das BMDV vom 27.04.2023
- Stellungnahme als gemeinsamer Beschluss der NRW Landesgruppe in der SPD-Bundestagsfraktion mit der SPD-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen vom 15.06.2023: „Schienenausbau zügig und gesellschaftlich verträglich umsetzen“ sowie darauf Bezug nehmend die Pressemitteilung von Dr. Hendrik Hoppenstedt vom 21.06.2023: „CDU-Landesgruppe Niedersachsen im Deutschen Bundestag steht weiterhin zu den in öffentlichen Dialogforen getroffenen Kompromissen des Schienenausbaus“

Und genau dazu konnte Rebecca Schamber eine interessante (und positive) Neuigkeit mitteilen: Danach hat es Signale gegeben, wonach mündlich tatsächlich erklärt wurde, die Temporegelung sei keine Festlegung auf eine NBS, weil nur ein „Entwurf“ und man könne ggf. auf die Temporegelung verzichten. Diese mündliche Fassung der Aussage soll aber nach Frau Schambers Worten als Schriftstück mit eindeutiger Botschaft eingefordert werden. Ansonsten müsse man jetzt die Beratungen abwarten, wie auch Hendrik Hoppenstedt empfohlen hatte, der übrigens die Signale bestätigte. Danach habe es am Vorabend der Parlamentsdebatte ein informelles Gespräch von einigen MdB mit Herrn Theurer vom BMDV als Bahnbeauftragter gegeben, wo die MdB gefordert hätten, auf die Tempovorgabe zu verzichten; darauf soll Herr Theurer positiv reagiert haben.

Fazit: Beide Informationen bestätigen sich gegenseitig und sind nach unserer Auffassung ein positives Signal. Die breite Front pro ABS und damit für Alpha-E scheint zu wirken. Entscheidende Argumente seien „Schnelligkeit“ und (wohl immer bedeutsamer) „Vertrauensschutz“ (als gesamtgesellschaftlich-politischer Nutzenfaktor). Gerade das letzte Argument könnte auch MdB aus anderen Teilen Deutschlands überzeugen. Aber sicher kann man da nie sein.



Sprecher BIOS e.V. – für das Leitungsteam