



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

Diskussion mit:
 Herrn MdB
 Matthias Gastel
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Ihr Zeichen:
 Ihre Nachricht:
 Unser Zeichen:
 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: 20.03.2024

Diskussion von BIOS mit Matthias Gastel (B90/Die Grünen, MdB): BIOS-Schreiben ohne Rahmen – Gastel-Schreiben mit Rahmen

Ausgangspunkt: Schreiben von BIOS an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages per Mail vom 26.06.2023 aufgrund der Briefaktion der Übergeordneten Bürgerinitiativen (ÜBI) vom Frühjahr/Sommer 2023:

Sehr geehrter Herr Verkehrsausschussvorsitzender Schiefner!

Wir sind als Bürgerinitiative Otze Schiene - BIOS - e. V. seit Jahren besorgt, dass zwischen Hamburg und Hannover eine Neubaustrecke (NBS) gebaut werden wird, die alles andere als umweltverträglich (einschl. klimaverträglich) wäre. Die CO2-Bilanz eines solchen Projekts ist genauso kritisch zu sehen, wie der dadurch nötige Flächenverbrauch sowie die durch das Planungsbeschleunigungsgesetz - debattiert im Bundestag in 1. Lesung am 22.06. d.J. - gewollte "Höchstgeschwindigkeit mind. 250-300 km/h je nach Trassierung" (Projektbündel 2), die nach Expertenberechnung einen überproportionalen Energieverbrauch bedeuten würde (abgesehen von der verunglückten Formulierung: höchstens oder mindestens?). Auch haben Untersuchungen ergeben, dass eine solche Geschwindigkeit für den Deutschlandtakt (den wir grundsätzlich durchaus begrüßen) insgesamt nicht nötig ist.

Dabei haben wir auch nichts gegen Planungsbeschleunigung. Nur gelingt die nicht durch eine NBS. Mit Alpha-E gibt es ein Programm, das auf den Ausbau von Strecken (ABS) setzt und viel schneller realisierbar wäre. Davon abzurücken würde erheblichen Vertrauensverlust in die Politik bedeuten, denn in 2015 hat das Dialogforum Schiene Nord (DSN) ein Konzept vorgelegt, das zwar auf einem durchaus schmerzlichen Kompromiss basierte und dem auch nicht alle, aber doch die allermeisten Beteiligten zugestimmt hatten, das aber - durch Gutachten belegt - praktikabel ist - und sich auch

mit dem DT durchaus verträglich (wenn man auf die Wahnsinnshöchstgeschwindigkeit verzichtet, was durchaus möglich ist).

Ein solcher Vertrauensverlust durch eine NBS würde ein hohes Maß an "sozialen bzw. gesellschaftlichen Kosten" bedeuten, die dann auch in ein Nutzen-Kosten-Verhältnis einfließen müssten (was u. E. vermutlich aber nicht passieren wird). Abgesehen davon hat das Verhalten der DB schon genug Schaden angerichtet, wenn man die geringe Transparenz der Entscheidungen bedenkt, die ja auch die niedersächsische Politik beklagt (wie aus Gesprächen und Veröffentlichungen/Stellungnahmen wissen).

Aus diesem Grunde haben wir vor der Beratung des Planungsbeschleunigungsgesetzes einen Brief an Bundesverkehrsminister Volker Wissing geschickt, mit der Bitte, sich an einmal getroffene Vereinbarungen zu halten (auch die DB hat übrigens 2015 dem DSN-Konzept zugestimmt) - und vor allem auf die angepeilte Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zu verzichten, weil das - gewissermaßen durch die Hintertür - eine Vorfestlegung auf eine NBS wäre, denn mit ABS wäre das nach unserer Meinung wohl nicht machbar. Diesen Brief hänge ich zu Ihrer Information an (Bezugnahme auf das PBG im Entwurf).

Ich bitte Sie in Ihrer Eigenschaft als Vorsitzender des Verkehrsausschusses, im Kreise Ihrer Fachkolleginnen und -kollegen die NBS-Variante dringend zu überdenken und sich dem ABS-Modell anzuschließen. Das wäre wahre Planungsbeschleunigung - und ein Vertrauensgewinn!

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Arnim Goldbach

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e. V.
Kapellenweg 2, 31303 Burgdorf (OT Otze), Tel.: (0 51 36) 8 44 63, Handy: (0171) 82 49 741

Antwort von Matthias Gastel mit Mail vom 14.08.2023 auf das Schreiben an den Verkehrsausschuss (siehe oben das Schreiben an den Verkehrsausschussvorsitzenden – wurde an ihn weitergeleitet)

Sehr geehrter Herr Goldbach,

danke für Ihre sachliche Zuschrift.

Zunächst vorab: Ich wäre von keiner der Varianten betroffen und habe den Blick von „Außen“ und vertrete die Interessen von Fahrgästen sowie der Güterkunden, die ich bestmöglich mit den Interessen von Anliegerinnen und Anliegern zusammen bringen möchte. Vielfach sind mein Fachbüro und ich auf Aussagen und Daten der DB angewiesen. Wir versuchen aber immer, möglichst weitgehend eine eigene Expertise aufzubauen und einzusetzen. Mehr dazu finden Sie hier: <https://www.matthias-gastel.de/mein-team-stellt-sich-vor/>

Wenn es um die Aspekte geht, die Sie zu Beginn Ihres Schreibens aufgesetzt haben (Lärmschutz, Vermeidung von Zerschneidungswirkung, Bahnübergänge, Verbesserungen beim S-Bahn-Verkehr), dann unterstützen wir dies so gut es geht. An vielen Stellen wird die Neubauvariante, sollte die Entscheidung auf eine von diesen beiden fallen, weiter entwickelt werden müssen.

Eine Abkehr von „Alpha-E“ ist von niemanden, die oder den ich kenne, beabsichtigt. Im Gegenteil: Es wird intensiv darauf hingearbeitet, die geplante Korridorsanierung um einige Jahre zu verschieben, um ausreichend Planungsvorlauf zu gewinnen, um noch näher zu definierende Elemente aus Alpha-E (plus Digitalisierung) mit umsetzen zu können. Doch dies wird nicht ausreichen, um die erforderlichen Kapazitäten für die Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu gewinnen. In dieser Einschätzung sind wir uns sehr weitgehend mit vielen Seiten einig, so auch mit den Landtags-Grünen in Niedersachsen und – das freut uns auch besonders – mit Fridays for Future. Dort hat man verstanden, dass die Verkehrswende und damit der Klimaschutz im Verkehr nur gelingen kann, wenn Verlagerungen auf die Schiene in größerem Umfang möglich sind. Das Vieregg-Gutachten ist uns bekannt. Mein Team, das sich gegenwärtig im Urlaub befindet, wird sich diesbezüglich noch ergänzend zu dieser Antwort hier von mir bei Ihnen melden.

Übrigens braucht es für eine NBS parallel zur Autobahn keine auf 300 km/h basierende Höchstgeschwindigkeit. Wegen der kürzeren Strecke als die Bestandsstrecke reichen 250 km/h, um den Fahrplan fahren zu lassen. Dabei geht es nicht, wie Sie schrieben, um nur „einige Minuten Zeitgewinn“. Das Prinzip eines integralen Taktfahrplans funktioniert anders: Es geht um das Erreichen von Anschlüssen. Dauert die Fahrt zwischen zwei Knoten länger als vorgesehen (immer unter 30 oder unter 60 Minuten), dann werden Anschlüsse verpasst und das System verliert massiv an Attraktivität für die Reisenden. Ihre Aussage, man gewinne nicht mit Hochgeschwindigkeit Fahrgäste, ist unzutreffend. Das Beispiel München – Berlin zeigt: Trotz erheblicher Defizite in der Planung der Strecke stieg die Anzahl der Fahrgäste und Flugzeug sowie Auto verloren an Attraktivität. Zwischen Nürnberg und Berlin wurden die Flüge komplett eingestellt. Diese Wirkung würde stärker ausfallen, hätte man auf Basis eines Fahrplans gebaut und die Zulaufstrecken (Sie sprachen völlig zu Recht von „Anschlussmöglichkeit ins Hinterland“) berücksichtigt und entsprechend angepasst. Das sind ja genau die Dinge, wie wir besser machen wollen: Nicht mehr nur eine Relation, sondern den Netzeffekt betrachten. Dazu dient der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt. Dieser muss maßgeblich sein, wenn wir eine gute, also maximal wirksame Schienen-Infrastruktur schaffen wollen.

Dass Neubau in der Regel schneller geht als Ausbau im Bestand habe ich in meinem ausführlichen Beitrag anhand von Beispielen und Erläuterungen ausgeführt. Das erlebe ich auch hier direkt bei mir vor meiner Haustüre. Die Ergebnisse der NKV-Untersuchungen sind bekannt. Man mag die Berechnungsmethodik an einigen Stellen für kritikwürdig halten (sehen wir so), die Ergebnisse sind aber sehr, sehr eindeutig und aus unserer fachlichen Sicht nachvollziehbar. Eine neue Methodik ist nicht in Sicht und könnte auch keine stark abweichenden Ergebnisse liefern, da der Bestandsausbau den Engpass nicht auflösen kann.

Die Entwicklung im Hamburger Hafen beobachten wir und wir stehen im Kontakt zu diesem. Bitte beachten Sie aber auch die anderen Aspekte in diesem Zusammenhang, so die Verdopplung der Lkw-Maut mit erheblichen Anreizen für eine Verlagerung auf die Schiene – wo dies eben mit entsprechenden Kapazitäten möglich ist. Potential gibt

es, wie im ausführlichen Text beschrieben, auch auf der Relation Hamburg – Hannover.

Soweit an dieser Stelle. Wegen der Vieregg-Studie melden wir uns nach den Urlauben.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Gastel, MdB

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Tel. 030/227-74150

BIOS-Mail vom 24.08.2023 an Matthias Gastel:

Sehr geehrter Herr Gastel!

Haben Sie vielen Dank für die ausführliche Darlegung Ihrer Position zum „Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen Hamburg und Hannover“. Wir haben Ihre Ausführungen aufmerksam gelesen.

Dabei stimmen wir ausdrücklich den Zielen zu, sowohl mehr Güter als auch mehr Personen auf die Schiene zu bringen. Das haben wir in den Grundsätzen unserer Bürgerinitiative bereits ausdrücklich auch so festgelegt (s. unter www.bios-otze.de). Allerdings erwarten wir dann auch als Betroffene des Schienenverkehrs vor Ort (Bahnlinie Celle-Lehrte) besseren Schutz vor mehr Lärm und Schutz vor einer „Dorfzerschneidung“ durch längere Schrankenschließzeiten bei hohen Querungszahlen. Auch fordern wir, den Schienenpersonennahverkehr durch den S-Bahn-Verkehr möglichst noch auszubauen. Um diese Forderungen mit Zahlen/Daten zu untermauern haben wir etliche Aktionen an unserem Bahnübergang durchgeführt. Entsprechende Forderungen hat auch die Stadt Burgdorf in einem politisch einstimmig beschlossenen Positionspapier erhoben; an dessen Entstehung haben wir uns eng beteiligt (s. obige Homepage-Adresse).

Diese Positionen basieren auf dem Konzept des „Optimierten Alpha-E plus“, das in der Grundform vom Dialogforum Schiene Nord (DSN) 2015 in letztlich überwiegender Übereinstimmung nach einem schwierigen Prozess beschlossen – und damals auch von der DB und dem Bundesverkehrsministerium sowie (2017) in einem einstimmigen Beschluss des Niedersächsischen Landtages akzeptiert wurde. Und Niedersachsen steht auch in der laufenden Legislaturperiode hinter dem Ausbaukonzept von Alpha-E – einschl. Ihrer Parteifreunde und -freundinnen, wie aus einer Aussage von Nadja Weippert hervorgeht, in der sie u. a. abschließend betont: „Die rot-grüne niedersächsische Regierungskoalition steht auch weiterhin fest und klar hinter dem landschafts- und umweltschonenden Ausbau der Bestandsstrecke“ (entnommen aus UE-NEWS vom 05.08.2023, S. 5-11, hier: S. 9 f.). Wenn Sie da (dennoch) „aus dem niedersächsischen Landesverband der Grünen ... eine breite Unterstützung“ erfahren, scheint das ein Zeichen von Meinungschaos zu sein – oder Sie erliegen einer Fehleinschätzung.

Eine wesentliche Bedingung war, auf Neubaustrecken (NBS) möglichst zu verzichten. Dass das immer noch möglich ist – auch unter der neuen Bedingung des Deutschlandtaktes (DT) – hat ein Gutachten gezeigt (Vieregg-Rösler). Leider ist dieses Gutachten, wie auch andere Stellungnahmen, von der DB nie ernsthaft und gründlich geprüft worden (so jedenfalls unsere Vermutung aufgrund von verschiedenen „Verdachtsmomenten“¹). Und auch wir haben erhebliche Zweifel am Sinn einer Neubaustrecke (NBS), in etwa entlang der A 7 bis Soltau, dann weiter in etwa der B 3 bis Celle (mit nördlicher und südlicher Einfädelung) oder entlang der A 7 bis Großburgwedel und von dort Richtung nördlich von Burgdorf Richtung Otze – und das aus mehreren Gründen:

- Nicht Hochgeschwindigkeiten von etwa 300 km/h bringen Menschen dazu, vom Luftverkehr Abstand zu nehmen und auf die Bahn zu wechseln, sondern Pünktlichkeit und Preisniveau sowie Anschlussmöglichkeit ins Hinterland. Und hat hinkt die Bahn deutlich hinterher, wie wir nicht nur aus eigenen Erfahrungen wissen, sondern wie auch in Untersuchungen nachgewiesen wurde. Und nicht zuletzt: Nur wegen einiger Minuten Zeitgewinn zwischen Hamburg-Hannover kann man keine NBS als Hochgeschwindigkeitsstrecke rechtfertigen, erst recht nicht in der aktuellen Situation.
- Der vermeintliche Vorteil einer NBS wird häufig damit begründet, dass eine NBS zwar zunächst CO₂-intensiv sei, sich das aber über die Zeit amortisiere, weil ja die Bahn durch Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, vor allem weg von der klimaschädlichen Straße, im Laufe des gesamten „Produktlebens“ wesentlich klimafreundlicher sei, durch geringere CO₂-Intensität. Diese – auch von Ihnen aufgemachte – Amortisationsrechnung geht aber nicht auf, weil schon die Grundannahmen nicht stimmig sind: Wenn eine NBS fertig wäre (und bereits da liegen Sie falsch, wenn Sie annehmen, dass eine NBS schneller realisierbar wäre), nehmen wir an 2050 (manche sagen sogar 2070), hätte man auch im Straßenverkehr (sowie im Flug- und Schiffsverkehr) wesentliche CO₂-Fortschritte gemacht, sodass ein Vergleich einer NBS in weiter Zukunft mit der CO₂-Situation im Straßenverkehr heute nicht zulässig ist – oder man hätte das Klimaneutralitätsziel von 2045 aus dem Auge verloren. Also: Ein Vergleich „Schiene der Zukunft“ mit „Straße / Luft / Wasser der Gegenwart“ hinkt in Bezug auf klima-, raum- und umweltschädliche Wirkungen. Wir sind begründet der Ansicht, dass ein Ausbau mit Schienenerweiterungen (ABS) des bestehenden Netzes hier in unserem Einzugsgebiet einer NBS überlegen ist – auch auf Basis des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV), wenn alle sozial- und gesellschaftlichen Auswirkungen einer NBS im Vergleich zur ABS angemessen erfasst sind (was wir momentan in Zweifel ziehen).
- Darüber hinaus ist zweifelhaft, ob der Güterverkehr wirklich derart wächst, wie häufig unterstellt. Wie wir hier vor Ort am Bahnübergang beobachten, besteht ein erheblicher Anteil des Güterverkehrs am Transport von fossilen Energieträgern. Gerade diese aber sollen ja bis 2045/2050 nicht mehr eingesetzt werden. Also: Die unterstellte Kapazitätserweiterung im Güterverkehr könnte sich als übertrieben erweisen, was z. B. Zahlen des Hamburger Hafens andeuten (siehe auch Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 11.08.2023, S. 9: „Hapag-Lloyd: Gewinn und Umsatz fallen“).
- Schließlich wird dem ABS-Konzept vorgehalten (auch von Ihnen), es würde „große Zerstörungen im Gebäudebestand“ geben, außerdem Behinderungen im Bahnverkehr mit Abwanderungen weg von der Schiene hin zum Auto und „städtebaulich

¹ Beispielsweise hat die DB schon 2017 NBS geplant, ohne einen Auftrag von der Politik/Regierung vorlegen zu können, was Ihnen offenbar entgangen ist. Das schafft nicht gerade Vertrauen. Und das desaströse Urteil des Bundesrechnungshofes über die Politik der DB hat auch nicht gerade vertrauensbildend gewirkt.

schwer verträgliche Lärmschutzwände“ nötig sein. Da haben wir einen ganz anderen Eindruck: Laut Vieregg-Gutachten wäre das Ausmaß an Zerstörungen von Infrastruktur überschaubar. Im Gegenteil würde eine NBS ganz erhebliche Zerstörungen beispielsweise um Celle oder auf dem Gebiet zwischen Großburgwedel und Burgdorf bedeuten. Und das Argument „Lärmschutzwände“ ist besonders schwach angesichts der offensichtlichen Planung der DB, NBS in 10 m Höhe zu bauen und damit nicht nur städtebaulich großen Schaden anzurichten, sondern auch naturräumlich zerstörerisch zu wirken (das sehen übrigens die Grünen vor Ort sowie Nabu und BUND jeweils vor Ort auch so).

Fazit: Eine NBS und eine Abkehr von Alpha-E (nach BVWP 2030) hätte – neben der genannten Klima-, Raum- und Umweltschäden – einen Vertrauensverlust in die Politik zur Folge (vom Vertrauensverlust in DB will ich gar nicht reden, weil dieses Vertrauen die DB schon jetzt aufgebraucht ist), der auch in das NKV einzubeziehen wäre (was sicherlich nicht passiert). Und wenn alle die – begründeten, weil gerade durch das DSN 2015 akzeptierten – Forderungen unseres Positionspapiers umgesetzt würden, wäre das NKV einer NBS noch „belasteter“.

Wir danken Ihnen nochmals, dass wir uns auf diese gründliche Art und Weise austauschen konnten. Aber Widerspruch gehört eben auch zur Demokratie. Und von der Sache her verlangt eine NBS hier unserem Gebiet geradezu Widerspruch.

Mit freundlichen Grüßen



Arnim Goldbach - für das Leitungsteam der BIOS e. V.

Antwort von Matthias Gastel mit Mail vom 13.10.2023

Sehr geehrter Herr Goldbach,

wie angekündigt, melde ich mich in Bezug auf das Gutachten des Beratungsbüro Vieregg-Rössler (VR) bei Ihnen, das im Auftrag der örtlichen Bürgerinitiativen erstellt wurde.

Vorab soll erwähnt sein, dass die im VR-Gutachten untersuchte Variante des Infrastrukturausbaus nicht "Alpha-E" oder dem Kompromiss des Dialogforums entspricht, sondern darüber hinausgeht. Hier sind insbesondere drei und viergleisige Abschnitte zu nennen, die sich nicht in den Beschlüssen des Dialogforums oder in "Alpha-E" wiederfinden. Das bedeutet, dass auch die Gutachter von Vieregg-Rössler nicht davon ausgehen, dass der Ausbau gemäß "Alpha-E" ausreichend dimensioniert ist, um die verkehrlichen Ziele zu erreichen. Dass die Ausbauten entlang der Bestandsstrecke umfangreicher sind, bedeutet für die Anliegenden der Bestandsstrecke größere Belastungen als vom Dialogforum angenommen.

Die Deutsche Bahn sowie die vom Bund beauftragten Gutachter haben sich ausführlich mit dem VR-Gutachten beschäftigt, den persönlichen Austausch mit Vieregg-Rössler gesucht und die Ergebnisse der Prüfungen und des Austauschs öffentlich gemacht.^[1] Die Anregungen des VR-Gutachtens wurden von Seiten der DB und des Bundesgutachters trassierungstechnisch aufgearbeitet und auf verkehrliche sowie wirtschaftliche Leistungsfähigkeit untersucht.

Die Deutsche Bahn kommt in Zusammenarbeit mit den Bundesgutachtern zum Schluss, dass mit der VR-Infrastrukturvariante keine engpassfreie und Deutschlandtakt-kompatible Schieneninfrastruktur realisierbar ist. Ferner erreicht diese Variante mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von unter 0,5 nicht ansatzweise die Schwelle der Wirtschaftlichkeit.

Zur Nutzen-Kosten-Abwägung merken Sie an, dass in eine solche Betrachtung der Unmut der Bevölkerung vor Ort nicht einfließen würde, da der Kompromiss des Dialogforums übergangen würde. Ebenso für Unmut würde aber wohl sorgen, wenn eine Variante weiterverfolgt werden würde, die nicht die verkehrlichen Ziele erreicht und ebenfalls für große Betroffenheiten sorgt. Es muss bedacht werden, dass die Proteste immer dort am größten sind, wo die Planungen am weitesten fortgeschritten sind. Auch bei einem bestandsnahen Ausbau gibt es große Betroffenheiten und es wird sich Protest aus der Bevölkerung ergeben (dies kann man zum Beispiel beim Ausbau der Rheintalbahn betrachten). Es ist sinnvoll, sämtliche Betroffenheiten und Einwände zu beachten und in die Bewertung miteinzubeziehen. Die endgültige Entscheidung muss aber auf einer nachvollziehbaren, belastbaren und vollständigen Abwägung basieren.

Die für uns als Verkehrsingenieure nachvollziehbaren Einschätzungen der Deutschen Bahn kommen zum Schluss, dass der zweigleisige Abschnitt südlich von Lüneburg in der VR-Variante ein Engpass bleibt, die unterstellten Fahrzeiten und Taktstrukturen nicht mit dem Deutschlandtakt vereinbar sind und keine Angebotsausweitungen im Personenverkehr möglich sein werden, wie sie vom Land Niedersachsen geplant sind.

Zum VR-Gutachten merkt die DB außerdem an, dass es methodische und inhaltliche Lücken aufweist. Dies betrifft insbesondere auf die Dimensionierung der Trassierungselemente, aber auch auf Aspekte des Bahnbetriebs. So wird zum Beispiel an allen Regionalverkehrshalten eine Haltezeit von nur 24 Sekunden unterstellt. Dies wird im realen Betrieb nicht einhaltbar sein und zwangsläufig zu Verspätungen und einem instabilen Bahnverkehr führen.

Vieregg-Rössler hat für die vorgeschlagenen Infrastrukturen keine Lagepläne erstellt. Um dennoch eine vollständige Bewertung durchführen zu können, wurden diese auf Basis der Aussagen des VR-Gutachtens von den Bundesgutachtern erstellt.^[2] Diese kommen zum Schluss, dass die Eingriffe zur Umsetzung der Vorschläge sehr viel größer und umfangreicher sind als von Vieregg-Rössler angenommen. Da es keine eigenen Darstellungen und Trassierung gibt, kann Vieregg-Rössler nicht vom Gegenteil überzeugen. Die Lagepläne des Bundesgutachters sind nachvollziehbar und unter Verwendung anerkannter Trassierungsgrundlagen erstellt. Ferner fehlen im VR-Gutachten an vielen Stellen konkrete Quellen oder Nachweise der getroffenen Annahmen, sodass viele Ergebnisse des Gutachtens fachlich nicht nachvollziehbar sind. Somit ist die Aussagekraft der Ergebnisse des gesamten Gutachtens zweifelhaft.

Insgesamt muss erwähnt sein, dass es sich bei der VR GmbH nicht um ein Ingenieurbüro handelt, sondern lediglich um ein Beratungsbüro. Die beiden Gründer des Unternehmens haben keine fachliche Ausbildung im Bereich des Eisenbahn- oder Verkehrswesens.

Auf Basis dieser Aspekte kommen wir zum Schluss, dass das VR-Gutachten nur sehr bedingt konstruktiv zur Debatte des Bahnausbaus zwischen Hamburg und Hannover beitragen kann. Es legt nicht überzeugend dar, dass ein bestandsnaher Ausbau unter bahnbetrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten sowie im Hinblick auf die Betroffenheiten entlang der jeweiligen Bahnstrecken den anderen diskutierten Varianten vorzuziehen ist. Ihre Einschätzung, das Gutachten sei nie ernsthaft geprüft worden, teilen wir nicht. Für die von Vieregg-Rössler vorgeschlagenen Ausbauten wurden unter nicht geringem Aufwand Lagepläne erstellt, um die VR-Variante vollumfänglich prüfen zu können und mit den anderen Varianten vergleichbar zu machen. Die daraus entwickelten Einschätzungen können wir fachlich nachvollziehen und sie sind öffentlich einsehbar.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Matthias Gastel, MdB
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Tel. 030/227-74150

[\[1\] 20210709_Vollumfaengliche_Gesamtbetrachtung_Vieregg_Roessler_Konzeptionen.pdf \(hamburg-bremen-hannover.de\)](#)

[\[2\] Praesentation_2_Glaeserne_Werkstatt_zu_Vieregg_Roessler_Konzeptionen.pdf \(hamburg-bremen-hannover.de\)](#)

BIOS-Antwort mit Mail vom 27.10.2023 auf die obige Mail vom 13.10.2023

Sehr geehrter Herr Gastel, [REDACTED]

haben Sie vielen Dank für die ausführlichen Ausführungen zum VR-Gutachten (Vieregg-Rössler).

Ohne alle Details und Argumente im Einzelnen an dieser Stelle würdigen zu können, lassen Sie mich grundsätzlich zum Verhalten der DB Netz AG in Bezug auf das Gutachtenwesen von DB/Bund und zu Ihren Ausführungen Stellung nehmen:

- Dass in einigen Varianten VR von Alpha-E (nach BVWP 2030) abweichen, mag marginal sein; es hieß im Auftrag auch "... unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ("Optimiertes Alpha-E")". Grundsätzlich waren

und sind die Auftrag gebenden Bürgerinitiativen (s. Impressum der Endversion des Gutachtens vom 10.01.2020) mit der Berücksichtigung des Alpha-E-Konzepts in dem Gutachten einverstanden gewesen.

- Besonders wichtig war uns die Erkenntnis, dass die Annahme der DB über den Umfang der Zerstörung durch ein ABS-Programm viel zu hoch angesetzt war. Und wichtig ist uns zudem, dass die Zerstörung von Natur und Raum durch NBS offensichtlich von DB und BMDV kleingeredet werden, was ganz offensichtlich Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Berechnung hat (NKV wird zu hoch angesetzt, da viele soziale und ökologische Kosten unberücksichtigt bleiben: dazu unten mehr).
- Ganz wichtig war zudem die Erkenntnis, dass das eigentliche Kapazitätsproblem bei der Schienenauslastung die Problematik der Knoten – vor allem Hamburg, aber auch Hannover – ist. Da nützt eine NBS wenig. Deshalb fordern wir, im Rahmen von Alpha-E zunächst diese Knotenproblematik zu lösen und dabei das Programm der Generalsanierung zu nutzen, möglichst viele (alle) Forderungen von Alpha-E umzusetzen. Da scheint es jetzt sogar eine entsprechende Vereinbarung zwischen BMDV/DB und Land Niedersachsen zu geben (wie in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vom 21.09.2023 zu lesen war); allerdings wird diese Entwicklung von der DB offensichtlich unterlaufen, wie am Beispiel Celle und Bergen zu erkennen ist. Die Reaktion von MdB Henning Otte zeigt uns einmal mehr auf bedenkliche Art und Weise, dass die Kontrolle des Eigentümers über ihr Unternehmen DB augenscheinlich nicht funktioniert.
- Sie argumentieren mit Belastungen auch durch ABS. Das ist sicherlich richtig. Und deshalb war der Kompromiss des Dialogforums Schiene Nord (DSN) von 2015 ja auch durchaus schwierig und “nicht schmerzfrei”. Aber die ganz überwiegende Anzahl von Beteiligten hat dennoch zugestimmt – auch die DB und das damalige BMVI (und auch Stadt und LK Lüneburg sind erst auf den letzten Metern auf Konfrontationskurs gegangen). Was aber Alpha-E fordert und die Belastungen in Grenzen hält, ist – neben anderen Forderungen nach Lärm- und Gesundheitsschutz, nach Wahrung der Siedlungsbeziehungen sowie Orts- und Landschaftsbilder – die dahinter stehende zentrale Forderung nach räumlicher Entzerrung der Verkehre, vor allem des Güterverkehrs (z. B. durch den Ausbau der Amerika-Linie, weitere Beispiele im VR-Gutachten: “Umrountung von Güterzügen”). Dadurch können Kapazitäten geschaffen werden, die NBS (zumindest zunächst und kürzerfristig) in unserem Gebiet “Heidegebiet” überflüssig machen. Durch eine gerechtere Verteilung der Belastungen wird auch ein sozialer Ausgleich geschaffen. Und dass auch da ein Unmut entstehen könnte, ist nicht auszuschließen, ist aber nichts gegen den Unmut der Betroffenen von einer NBS, die zudem erst langfristig realisierbar wäre (und den Klimaschutzziele 2045 wenig dienen würde, wenn überhaupt).
- Sie beziehen sich u. E. sehr einseitig auf Informationen der DB-Gutachter, auch wenn Sie von Gutachten des Bundes sprechen. Wir wissen aus Gesprächen mit unseren MdB/MdL in der Region, dass es da offensichtlich in der Frage kaum einen Unterschied gibt. Und wir wissen aus diesen Gesprächen, wie selbst Parlamentarier von BMDV/DB informativ “im Stich gelassen werden”. Das wiederum hat dazu geführt, dass das Vertrauen in das Verhalten der DB massiv gelitten hat (s. letztlich wieder das Schreiben von MdB Otte zum Fall “Celle” mit deutlicher Ansage, aber auch wir können mit Zitaten aufwarten: z. B. von Bernd Althusmann, damaliger niedersächsischer Verkehrsminister, und Hendrik Hoppenstedt). Wie sollen wir als unmittelbar Betroffene dann Vertrauen in das Verhalten der DB haben? Nötig ist deshalb, unabhängige – wissenschaftlich basierte – Gutachter-Organisationen einzubeziehen. Immerhin hat die DB schon 2017 NBS geplant, wo vom Deutschlandtakt (DT) nicht (oder kaum) die Rede war; und heute wird eine NBS stets mit den Anforderungen des DT begründet; da passt etwas nicht zusammen.

- Mit einigermaßen großem Erstaunen stellen wir fest, wie unkritisch Sie die ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) übernehmen, gleichzeitig aber “eine Haltezeit von nur 24 Sekunden” im Regionalverkehr (als eine vergleichsweise gegenüber dem NKV u. E. untergeordnete Kennzahl im VR-Gutachten) als zu niedrig kritisieren. Abgesehen davon, dass selbst bei monetärer Bewertung die NKV-Zahl recht manipulationsanfällig ist (s. bereits oben), fragen wir uns, wie beispielsweise ein $NKV > 1$ für die NBS gegenüber “unter 0,5” (wie Sie schreiben) für das ABS-Programm zustande kommen kann, wenn man gerade bei den beiden geplanten NBS weiß, dass sie (wie bereits oben angedeutet) enorme negative ökologische, natur- und raumbezogene sowie soziale, aber auch ökonomische Auswirkungen hätten (von den “Vertrauensverlustkosten”, von denen ich gesprochen habe, ganz abgesehen). Da frage man mal die Bürgerinitiativen “entlang” der A 7, aber auch die in der Region Hannover, die vereinzelt solche Schäden mit Fachexpertise belegt haben (siehe Überregionale Bürgerinitiativen “ÜBI” und Projektbeirat Alpha-E). Und wenn dann noch die Kernforderungen beispielsweise der Stadt Burgdorf in ihrem Positionspapier (einstimmig positive Ratsbeschluss vom Februar 2023) hinzugenommen werden, die ebenso NBS-Kosten verursachen würden, die aber noch weitgehend quantitativ unbekannt sind, fragen wir uns zudem, wie man überhaupt schon jetzt eine konkrete und zugleich valide NKV-Kennzahl ermitteln und für solche weitreichenden Entscheidungen (hier: NBS) zugrunde legen kann. Auf jeden Fall würde ich von den Grünen erwarten, dass sie da mehr Umweltbewusstsein an den Tag legen; da sind viele (freilich nicht alle) Grünen in Niedersachsen und besonders in der hier zur Diskussion stehenden Region offensichtlich weiter.
- Schließlich und endlich erstaunt uns die Aussage über die Qualität der “Vierregg-Rössler GmbH” als Organisation anhand von Indikatoren, die in dieser Pauschalität und Oberflächlichkeit mehr als angreifbar sind: Ein Büro “Innovative Verkehrsberatung” (so nach VR) ist nicht deshalb schlechter, weil es kein “Ingenieurbüro” ist. Und eine “fachliche Ausbildung im Bereich des Eisenbahn- oder Verkehrswesens” (so wichtig Ausbildung auch ist) ist kein Garant für qualitativ hochwertige Leistungen - und “keine fachliche Ausbildung” muss nicht bedeuten, dass die Organisation per se schlechtere Produkte (hier: Gutachten) liefert. Ihr diesbezüglicher Verweis mit einer derart negativen Botschaft zwischen den Zeilen erscheint uns deshalb unangebracht.

Trotz dieser gegensätzlichen Positionen empfinden wir den Gedankenaustausch als positiv und bedanken uns für Ihre Zeit.

Mit freundlichen Grüßen

Arnim Goldbach (Sprecher BIOS e. V.: 27.10.2023)

Antwort von Matthias Gastel per Mail vom 22.01.2024

Sehr geehrter Herr Goldbach,

vielen Dank für Ihre Antwort, zu der ich gerne Stellung nehme.

Dass die Ausführungen von Vieregg-Rössler (VR) von Alpha-e abweichen ist keineswegs marginal. Sie sprechen von der hohen Zustimmung von Alpha-e und werfen der DB vor, vom Alpha-e abzuweichen. Die Abweichungen, die VR vornimmt, betreffend

überwiegend die Gemeinden entlang der Bestandsstrecken. Ein Abweichen vom Alpha-Kompromiss muss gleichartig bewertet werden. Er darf nicht bei der DB verurteilt, bei VR aber toleriert werden. Insbesondere dann, wenn sich die Veränderungen in den Orten auswirken, die weniger stark im Dialogforum vertreten waren. Durch die ehemaligen Pläne der Y-Trasse waren im Dialogforum selbstverständlich mehr Bürger*innen-initiativen aus der Heide als entlang der Bestandsstrecke vertreten.

Mit der Abweichung von Alpha-e gibt auch VR in ihrem Gutachten zu, dass der Ausbau gemäß Alpha-e nicht ausreichend ist, um in Zukunft ausreichende Kapazität auf den Strecken südlich von Hamburg bereitzustellen.

Aktuell existiert noch kein öffentlicher vollumfänglicher Variantenvergleich, der darlegt, wie sich die verschiedenen Ausbauvarianten auf Umwelt, Klima oder Bevölkerung auswirken werden. Bis dieser vorliegt sollten wir vorsichtig sein mit der Bewertung im Hinblick auf die Umweltauswirkungen. Auch ein Ausbau der Bestandsstrecke hat hier Auswirkungen, denn oftmals liegt auch die Bestandsstrecke in oder an Naturschutzgebieten. Außerdem führt sie durch eng bebauten Gebiet, weshalb naturgemäß von einem Ausbau erstmal mehr Menschen betroffen sind als an einer Neubaustrecke. Beim bestandsnahen Ausbau ist außerdem davon auszugehen, dass er nur realisiert werden kann, wenn Gebäude abgerissen werden müssen. Insbesondere bei Wohngebäuden muss alles darangesetzt werden, dies zu verhindern.

Wichtig ist, dass hierbei nicht Alpha-e und Neubaustrecke (NBS) gegenübergestellt werden sollten, sondern die NBS mit einem Bestandsstreckenausbau verglichen wird, der tatsächlich in der Lage ist, den heutigen und zukünftigen Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden. In diesen vollumfänglichen Variantenvergleich gehört auch die Klimabilanz der neuen Infrastruktur. Das umfasst sowohl den CO₂-Ausstoß durch den Bau als auch das eingesparte CO₂ durch veränderte Verkehrsströme und Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln. Lassen Sie uns die Veröffentlichung dieses Variantenvergleichs abwarten, bevor wir Entschlüsse über die Natur- und Klimaverträglichkeit von Neu- und Ausbaustrecke fassen.

Ihre Aussage, ein bestandsnaher Ausbau sei schneller zu realisieren als eine Neubaustrecke ist aus unserer fachlicher Perspektive nicht nachvollziehbar. Tatsächlich ist erfahrungsgemäß eher das Gegenteil der Fall. Beim Bauen im Bestand ist immer auf den bestehenden Bahnverkehr Rücksicht zu nehmen. Ein solches „Bauen unter dem rollenden Rad“ erfordert eine Vielzahl von unterschiedlichen und wechselnden Bauzuständen und führt darüber hinaus dazu, dass die Bestandsstrecken über einen langen Zeitraum nur mit verringerter Kapazität nutzbar sind. Bei einer Neubaustrecke bestehen wenige Rückkopplungen mit dem bestehenden Netz und es muss nur an den Ein- und Ausfädungspunkten auf den bestehenden Bahnverkehr genommen werden. Sowohl im Norden als auch im Süden gibt es im Bereich der möglichen Einfädungen parallele Bahnstrecken, sodass hier vergleichsweise problemlos Umleitungen für die kurzen Bauphasen eingerichtet werden können. Auch zur Bauzeit und zu den Auswirkungen auf den Bahnverkehr wird der vollumfängliche Variantenvergleich Stellung nehmen.

Wir haben das Instrument des Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) und dessen Berechnung in der Vergangenheit kritisiert. Auf absehbare Zeit bleibt es jedoch eins der wichtigsten Entscheidungsgründe für oder gegen einen Aus- oder Neubau durch Mittel des Bundes. Wir können es daher nicht ignorieren und einen Ausbau der klar die Wirtschaftlichkeitsschwelle unterschreitet nicht veranlassen. Für die Berechnung des NKV

werden erstmal die gesetzlichen Anforderungen an Lärmschutz, Erschütterungsschutz, usw. gelegt. Darüberhinausgehende Kernforderungen sind noch nicht im Detail geplant, werden aber genauso bei einem Ausbau entlang der Bestandsstrecke entstehen. Dass diese im NKV noch nicht berücksichtigt werden, verfälscht daher nicht das Ergebnis. Auch wenn man die Berechnung anders durchführen würde, werden Größenordnungen des NKV für verschiedene Varianten ähnlich bleiben. Eine Ausbauvariante, die die verkehrlichen Ziele nicht erreicht, wird auch bei veränderter Bewertungsmethodik kein positives Ergebnis erzielen. Die Nutzen-Komponente des NKV hat den Ansatz eine ganzheitliche volkswirtschaftliche Bewertung darzustellen. Darin sind auch die Kosten für gesunkenen oder gestiegenen CO₂-Emissionen und Umweltauswirkungen enthalten.

Die von VR unterstellte Haltezeit hat zunächst nichts mit dem NKV zu tun. Ich habe die Haltezeit nur als Beispiel für nicht nachvollziehbare Annahmen seitens VR erwähnt. Im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung sind solche Zahlen nicht untergeordnet. Der von VR unterstellte Fahrplan funktioniert nur unter Nutzung dieser Zahl. Aufgrund der sehr hohen Streckenauslastung wird eine (realistischere) längere Haltezeit an jedem Bahnhof zu Verspätungen und Ausbremsen von weiteren Zügen führen. Der Fahrplan ist auf Kante genäht. Es sollte hier zwingend mit realistischen Zahlen gerechnet werden, ansonsten werden Leistungsfähigkeit, Verspätungsanfälligkeit und Zuverlässigkeit künstlich schön gerechnet. Im VR-Gutachten gibt eine Vielzahl solcher nicht nachvollziehbarer Annahmen, die sich gegenseitig verstärken. Da das Gutachten von VR eine Entscheidungsempfehlung abgeben möchte, muss es unbedingt nachvollziehbare und vor allem realistische Annahmen treffen, um belastbare Ergebnisse zu liefern.

An dieser Stelle möchte ich auf die „Vierregg-Rössler GmbH“ allgemein zu sprechen kommen. Sie haben Recht: Um sich an der Diskussion zu beteiligen benötigt es keinen Ingenieurs-Abschluss. Das von VR vorgestellte Gutachten hat den Anspruch einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung. Ein solches Gutachten dient dazu die Leistungsfähigkeit einer bestehenden Infrastruktur zu bewerten und aus den Ergebnissen dieser Prüfung infrastrukturelle und betriebliche Empfehlungen abzugeben. Um relevante und belastbare Ergebnisse zu erhalten, ist es unerlässlich, dass die anerkannten Regeln der Eisenbahnbetriebswissenschaft und die technischen Regelwerke der Infrastrukturplanung befolgt werden. Es handelt sich hier nicht um einfache Zahlenspielereien, sondern um einen anerkannten Teilbereich der Verkehrswissenschaft. Eine einschlägige fachliche Ausbildung kann daher durchaus von einem Gutachter erwartet werden. Eine solche Feststellung ist weder pauschal noch oberflächlich. Ich denke wir sind uns einig, dass die Überprüfung der Standfestigkeit einer Brücke nicht von einem Betriebswirt, sondern von einem ausgebildeten Bauingenieur unter Beachtung der fachlichen Regelwerke erfolgen sollte.

Unabhängig von der Frage der Ausbildung zeigen die Veröffentlichungen von VG eindrücklich, dass die anerkannten Regeln der Wissenschaft und Technik eben nicht befolgt werden.

Es stimmt, dass wir uns bei der politischen Entscheidungsfindung teilweise auf die Zahlen der DB, des BMDV oder die eingesetzten Gutachtern verlassen müssen. Im Büro von Hr. Gastel besitzen wir mit mehreren Verkehrsingenieur*innen aber die Kompetenz, diese auf ihre Nachvollziehbarkeit und Plausibilität hin zu prüfen. Zu unseren Einschätzungen kommen wir nicht durch „Übernehmen“ der DB-Argumentationen, sondern durch eigene Prüfung. Dabei kann es aber natürlich sein, dass wir in manchen

Um es klar zu sagen: Wir sind nicht gegen eine Nutzen-/Kosten-Betrachtung (ganz im Gegenteil). Nur muss sie auch die aktuellen Kriterien aufgrund von rechtlichen und politischen Vorgaben berücksichtigen, v. a. was die ökologischen und sozialen Auswirkungen anbelangt; und da gibt es Defizite.

Wir sind auch nicht gegen den Deutschlandtakt (DT) - auch hier ganz im Gegenteil. Aber in der Form und mit den zeitlich engen Taktungen (30 min) mit der Folge von vermutlich nötigen Geschwindigkeiten von 300 km/h nach dem Dritten Gutachterentwurf ist ein DT weder alternativlos noch sinnvoll. Da sind wir ganz bei Olaf Lies, der im Dezember v.J. ankündigte, sich für eine weniger "drastische" Form des DT in Berlin einzusetzen. Für uns gilt: Pünktlichkeit muss vor Schnelligkeit gehen. Das überzeugt die Menschen und "holt sie auf die Schiene" - übrigens auch die Logistik- und Fuhrbranche, wie aus Stellungnahmen immer wieder zu entnehmen ist. Darüber hinaus ist nachweisbar der Energieverbrauch im Tempobereich von 230 bis 300 km/h überproportional steigend, sodass dies kaum in Relation zum Nutzen steht (selbst wenn es grüner Strom wäre). Und welche ökologischen, raumbezogenen und sozialen Folgen eine NBS hätte, würde man sehen, wenn man sich vor Ort mal ein Bild machte (was wir getan haben und erschrocken waren). Diesen Schaden muss man sich ersparen. Abgesehen davon wäre eine NBS in überschaubarer Zeit - im Gegensatz zur Generalsanierung (wie oben angedeutet) - nicht realisierbar, was die Klimaziele aber verlangen würden; dabei geht es ja gar nicht um die reine Bauzeit (wie von Ihnen angenommen), sondern ganz wesentlich um die Planungs- und Genehmigungszeit; und da hilft auch das Planungsbeschleunigungsgesetz nicht viel.

Ich danke Ihnen für den - trotz gegenteiliger Ansichten - intensiven Meinungsaustausch, der auch für uns hilfreich war und ist.

Beste Grüße

Arnim Goldbach