



Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten Sie, sich die Zeit zu nehmen und unsere Ausführungen und Einwände zur aktuellen Entwicklung bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen zu reflektieren.

Vorausgehend möchten wir darauf aufmerksam machen, dass wir als Bürgerinitiative von einer Infrastrukturmaßnahme potentiell betroffene Bürger vertreten. Konkret geht es um die Maßnahme „Ausbau/Neubau der Bahnstrecke Hannover – Bielefeld“. Auch wir sind für einen **vernünftigen Ausbau der vorhandenen Infrastruktur**, da auf dieser Strecke bereits die Kapazitätsgrenze erreicht ist. Seit Veröffentlichung des BVWP 2030 mussten wir jedoch beobachten, dass das BMVI nicht nur den Bürgern sondern auch den betroffenen Kommunen und dem Landkreis immer wieder wichtige Informationen vorenthält, bzw. beschwichtigende Luftschlöcker baut. Selbst auf mehrfache Rückfragen sind oft keine konkreten Antworten zu erhalten. Dadurch ist **bereits viel an Vertrauen und Rückhalt verloren** gegangen. Als Beruhigung wird immer wieder ein Bürgerdialogverfahren im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens versprochen, in dem dann alles erörtert werden soll.

Nachdem nun im letzten Jahr bereits das Planungsbeschleunigungsgesetz verabschiedet wurde, in dem der Klageweg stark eingeschränkt wird, sollen Sie nun über ein **Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz** entscheiden, das für bestimmte Infrastrukturvorhaben gelten soll und das Klagerecht für diese entfernt. Eine dann noch mögliche potentielle Klage vor dem Bundesverfassungsgericht ist keinesfalls mit einem Klagerecht gleichzusetzen. Dies steht **im krassen Gegensatz zur Aarhus-Konvention**.

Die Verzögerungen bei großen Projekten sind auch nicht allein durch Klagen zu erklären. Vielmehr werden im Vorfeld und der Ausführung oft gravierende Mängel gemacht, die Zeit und Kosten vervielfachen. Wenn aber solche Fehler Bürger und Umwelt betreffen, muss es eine Möglichkeit zum Einspruch geben, oft bleibt da bloß der Weg über die Klage. **Eine Reduzierung des Klagewegs wird nicht zu einer Reduzierung der Planungszeit führen**. Es fehlt vielmehr eine ausreichende Personaldecke bei den zuständigen Gerichten und Planungsinstanzen.

Im Antrag zum Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz steht u.a., dass durch dieses Vorgehen besonders umweltfreundliche Projekte beschleunigt werden sollen und dass durch die Verankerung der Maßnahme als Gesetz mehr Akzeptanz hierfür in der Bevölkerung erzeugt werden soll. Dies beruht auf Erfahrungen aus Dänemark und den Niederlanden, die große Projekte ebenfalls durch Maßnahmengesetze beschließen. Dort wird im Vorfeld einer solchen Maßnahme gezielt auf die Bevölkerung zugegangen, es existieren spezielle Stellen, die aktiv informieren sowie Eingaben der Bürger aufnehmen und bearbeiten. Wenn Sie, wie wir, jedoch die Erfahrungen gemacht hätten, wie bei uns bewusst desinformiert und verschleiert wird, müssten Sie einsehen, dass durch dieses Gesetz kein Rückhalt oder Vertrauen aufgebaut wird, vielmehr finden wir unsere schlimmsten Befürchtungen bewahrheitet. Die im Gesetzesentwurf beschriebenen drei Beteiligungsmöglichkeiten für die Bevölkerung können wir so nicht ernst nehmen, zumal nirgendwo festgehalten ist, wie mit den Eingaben umzugehen ist. **Sie werden bei vielen Betroffenen mit diesem Gesetz für Wut und Politikverdrossenheit sorgen** und somit das Gegenteil dessen bewirken, was das eigentliche Ziel sein sollte.

Im konkreten Fall unserer Maßnahme (im Gesetzesentwurf Nr. 6) **sehen wir uns verpflichtet, Sie auf verschiedene Punkte hinzuweisen**, die verdeutlichen, dass hier nicht sauber gearbeitet wurde. Zum einen sollen die Maßgaben für die Aufnahme in dieses Gesetz sein, dass die Projekte einen hohen umweltfreundlichen Gewinn bedeuten, zum anderen sollen Sie im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) stehen. Wie man dem BVWP 2030 entnehmen kann, ist die Maßnahme „Ausbau/Neubau Hannover-Bielefeld“ kein VB-E Projekt. Dies hat den wesentlichen Grund, dass



Maßnahmen, die bei der UVP keine positive Bewertung erhalten haben, nicht als VB-E Projekte gelten dürfen. **Wie kann also ein Vorhaben, dass bereits als nicht umweltfreundlich bewertet wurde, in dieses MGVG aufgenommen werden.** Dazu steht in der Beschreibung der Maßnahme:

„Der Klimaschutznutzen ergibt sich für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld aus der Verlagerungswirkung der Straßennutzung auf das Schienenprojekt und spiegelt sich in der Ermittlung des Umweltnutzens unter Berücksichtigung von positiven Effekten im Hinblick auf Belastungen durch Verkehrslärm, Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) und Luftschadstoff-Emissionen wieder [sic!]. Der Umweltnutzen für das konkrete Projekt beträgt als Barwert 116,9 Mio. Euro.“

Leider wird nirgendwo ausgeführt, wie dieser doch recht hohe Umweltnutzen errechnet wird. Der Nutzen wird im Wesentlichen auf Prognosen basieren. Wir vermuten, dass hierbei auf die erhöhten Fahrgastzahlen der Strecke Erfurt-Nürnberg nach Einführung von Tempo 300 km/h verwiesen wird. Inwieweit diese Zahlen auf die Strecke Berlin-Köln übertragbar sind, kann man nicht vorhersehen. Auch gibt es noch keine Aussagekraft für kommende Jahre, da der beobachtete Fahrgastgewinn der Bahn nicht unbedingt anhalten muss.

Zudem stößt es bitter auf, dass speziell auf sinkende Lärmbelastungen verwiesen wird. Es ist schwer vorstellbar, dass mit einer neuen Bahntrasse, die nebenbei zusätzliches Land versiegelt und einen Landkreis zerschneidet, weniger Lärmbelastung herrschen soll. **Es werden mehr Bürger von Lärm betroffen sein**, da dann mehr Bürger an einer Bahnlinie wohnen werden und die bestehende Trasse keinen neuen Lärmschutz erhalten wird (im Gegensatz zu einem Ausbau), aber einen erhöhten Güterverkehr bewältigen muss.

Es wird bei der Argumentation immer wieder betont, dass man durch Verlagerung der Reisen auf die Schiene umwelt- und klimagerechter wird. Dies ist natürlich richtig, jedoch dürfte der Effekt durch Fernreisen gegenüber den täglichen Pendlern eher gering ausfallen. **Eine Verbesserung des Regionalverkehrs ist in unseren Augen sinnvoller**, als die wenigen Flugreisenden (der innerdeutsche Flugverkehr trägt laut UBA gerade einmal zu weniger als 1% zum Gesamt-CO₂-Austausch bei, der Straßenverkehr aber zu fast 18%) zum Umsteigen zu bewegen.

Verlässliche Anschlusszüge und häufigere Regionalzugverbindungen würden mehr Menschen zum Umsteigen auf die Bahn bringen. **Dies ließe sich auch bei einem Ausbau vorhandener Strecken ermöglichen und benötigt keine teuren Hochgeschwindigkeitsgleise.** Auch würde ein Tempolimit auf Autobahnen (und schärfere Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Bundes- und Landstraßen) in Kombination mit höheren Mineralölpreisen den schienenengebundenen Verkehr stärken.

Im Koalitionsvertrag und auf den Seiten der Bundesregierung wird darauf hingewiesen, dass mit diesem Gesetz Baurecht durch Maßnahmengesetze erprobt (in Bezug auf Beschleunigung und Akzeptanz) werden sollen. Wir halten es für **grob fahrlässig, eine Erprobung an Großprojekten durchzuführen**, deren Kosten im Milliardenbereich liegen werden.

Ein letzter allgemeiner Punkt soll unser Unbehagen beschreiben, den wir generell mit Maßnahmengesetzen haben. Es wird so ein Vorgehen eingeführt, dass Grundlage für künftige Regierungen sein kann, in der Bevölkerung unbeliebte Projekte **undemokratisch** durchzusetzen.

Wir erwarten, dass Sie sich intensiv mit den Auswirkungen dieses Gesetzesvorhabens auseinandersetzen und Argumente der vorlegenden Behörde (BMVI) nicht ungeprüft hinzunehmen. **Nehmen Sie sich die Zeit**, da dies Auswirkungen haben wird, die noch über Jahrzehnte hinweg gelten!

Vielen Dank