

**Positionspapier zum Selbstverständnis des Bürgerdialogs
zum Neubauprojekt Hannover - Bielefeld**

1. Der Bürgerdialog hat beratenden Charakter. Das Plenum des Bürgerdialogs hat keine demokratische Legitimation. Die letzte Entscheidung obliegt den demokratisch und verfassungsgemäß legitimierten Organen, der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag.
2. Jedes Infrastrukturprojekt ist ein Konflikt zwischen Bürgern, die vom Projekt Vorteile erwarten, und Bürgern, die Nachteile hinnehmen sollen. Im Fall des Projekts stehen die Interessen von weit über 20 Millionen Bürgern von Berlin bis Aachen den Interessen der Anwohner gegenüber.
3. Dementsprechend ist es klug, die grundlegenden Ziele der Politik der demokratisch legitimierten Organe zugrunde zu legen, die die überregionalen Interessen der Bürger vertreten. Das Plenum muss sich diese Ziele selbst nicht zu Eigen machen.
4. Eine „Entscheidung“ des Plenums hat nur empfehlenden Charakter, über die sich die demokratisch legitimierten Organe hinwegsetzen können. Die „Entscheidung“ muss daher mit höchstmöglicher fachlicher Kompetenz begründet werden, so dass sie fachliche Überzeugungskraft entwickelt und eine andere Entscheidung dagegen als fachlich inkompetent bezeichnet werden kann.
5. Entsprechend dem beratenden Charakter ist das Plenum berechtigt und verpflichtet, Vorgaben der Bundesregierung hinsichtlich ihrer fachlichen Richtigkeit zu hinterfragen und auf Fehleinschätzungen und fachliche Fehler hinzuweisen. Überzeugungskraft kann solche Kritik aber nur entfalten, wenn die Kritik fachlich fundiert ist und wissenschaftlich untermauert werden kann. Anderer Meinung zu sein als die demokratisch legitimierten Organe, genügt nicht.
6. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt nur ein Gutachten ist und kein Gesetz, und dass dieses Gutachten zwar von der Schienenverkehrsbranche begleitet wurde, diese Begleitung aber das Gutachten nicht legitimiert und nicht unangreifbar macht.
7. Eine Besonderheit des Projekts ist, dass nicht nur unterschiedliche Trassen zu diskutieren sind, sondern dass diese Trassen auch ganz unterschiedliche verkehrliche Wirkungen haben können und einzelne Regionen – weit über den Planungsraum hinaus – benachteiligen oder begünstigen können. Entgegen der Bezeichnung des Projekts geht es nicht um eine Verbindung zwischen nur zwei Punkten, sondern um einen Teil von zwei Korridoren von europäischer Bedeutung: Brüssel – Berlin und Amsterdam – Berlin.
8. Daher kann die Situation entstehen, dass sich aus dem Planungsprozess mehrere Trassenvorschläge ergeben, die sich fast gleichgewichtig gegenüberstehen, aber unterschiedliche Schwerpunkte der Wirkung haben, und die Gewichtung der zu verfolgenden Aspekte nicht durch das Plenum erfolgen sollte, weil es dazu nicht legitimiert ist. In einem solchen Fall muss es möglich sein, mehrere Trassen als Vorzugstrassen zu bezeichnen und die letzte Entscheidung an den Deutschen Bundestag zu überantworten.

29. Juli 2021

Für die Initiative Deutschlandtakt

und den Fahrgastverband PRO BAHN Landesverbände NRW und Niedersachsen

Rainer Engel