



Zusammenfassung des Fachgespräches zur Bahntrasse Hannover – Bielefeld Haste 13.10.2023

Auf Einladung von den SPD MdLs C. Schüßler und J-P. Beck

Podium:

Olaf Lies
F.A, Limprecht DB Netz AG
C.A. Müller, Projektleiter H - BI DB Netz AG
C. Schüßler (MdL SPD, Seelze)
J.P. Beck (MdL SPD, Schaumburg)

Plenum: ca. 60 Personen: BIs, Gemeindevertreter, Naturschutzverbände, u.a. V. Vorwerk (DB Netz AG), SPD MdB Marja Liisa Völlers

Von der BI Kolenfeld: Fred Arkenberg, Mario Wingrich, Jörg Nohl

Das Plenum konnte Fragen während der Veranstaltung schriftlich einreichen.

Ich fasse lediglich die Aussagen der Bahnvertreter und von Olaf Lies zusammen.

Die Vertreter der Bahn haben keine neuen Argumente gebracht. Es wurden u.a. genannt (meine Kommentare sind kursiv):

- Wir brauchen eine höhere Kapazität, damit die Transportziele der Bahn erreicht werden können, (*Kommentar JN: alle Anwesende haben dieser Forderung zugestimmt*)
- Der Deutschlandtakt bezieht den Nah- und Regionalverkehr mit ein, (*Kommentar JN: stimmt nicht für die Region Hannover und Schaumburg, In Bielefeld (OWL) ist das anders, dort gibt es einen Plan. Die Bahn selber lehnt allerdings jede Verantwortung für den Nah- und Regionalverkehr ab, weil das Regionalaufgabe sei.*)
- Wenn die Fahrzeit unter 3 Stunden ist, dann steigen Leute vom Flugzeug auf die Bahn um (*das bezweifelt auch Lies*)
- Die Bahn ist viel grüner als andere Verkehrsteilnehmer, daher wird ein Neubau helfen, die Klimaziele zu erreichen, (*Kommentar JN: das stimmt nicht, weil zunächst bis 2045 eine große Menge Treibhausgase während des Baus freigesetzt werden und später der Effekt einer Verlagerung verpufft. Fahrzeuge werden dann größtenteils mit regenerativen Energien fahren. Das hat auch Olaf Lies weiter unten betont.*)
- Der Bestandsausbau ist teurer und dauert länger. (*Kommentar JN: wenn man ausschließlich den Bau betrachtet mag das korrekt sein. Aber bei Betrachtung des Gesamtprozesses von Genehmigung bis zur Eröffnung ist der Bestandsausbau schneller. Das hat auch Olaf Lies weiter unten betont.*)

Limprecht betonte, dass der Ausbau des Bestandes keinen Sinn macht, weil die Bahn wegen Bahnhofsdurchfahrten und engen Kurvenradien langsam fahren muss und daher die notwendige Kapazität nicht erreicht wird. Allerdings bestätigt er, dass bei der Sanierung digitale Technik berücksichtigt wird, wodurch z.B. Blocksteuerung von Zügen durch Echtzeitinformationen ersetzt wird. Das führt zu einer höheren Kapazität (hatte Müller bei der Regional-Konferenz noch verneint).



Richtig gut waren die Statements und Feststellungen von Olaf Lies.

Inhaltlich stimmt alles, was Olaf Lies gesagt hat, mit unseren Zielen und Argumenten überein!!

Hier seine Aussagen:

- Er begrüßt, dass alle Anwesenden 2 zusätzliche Gleise befürworten, damit eine entsprechende Kapazität bereitgestellt werden kann.
- Er sucht den richtigen Weg und keinen Streit. Er will einen Deutschlandtakt, aber ob der dritte Entwurf der Richtige ist, dass weiß er nicht.
- Er akzeptiert nicht die eine Lösung des Deutschlandtakts, sondern möchte Alternativen sehen.
- Einen Takt sieht er sehr positiv sowie auch kürzere Umsteigezeiten, aber warum muss die Geschwindigkeit auf 300 km/h dafür erhöht werden?
- Seine Ziele im Deutschlandtakt: 1. der Fokus muss auf Pendler liegen, 2. wir brauchen keine schnelle Bahn, um Leute vom Flieger auf die Bahn zu bringen, sondern wir müssen das Fliegen teurer machen und 3. eine schnelle Verbindung zwischen Köln/Bonn und Berlin ist OK, aber warum muss denn die meiste Zeit zwischen Bielefeld und Hannover herausgeholt werden.
- Bis Januar hatten wir einen Dialog, aber heute sieht er den sehr kritisch. Seit Januar, als die Vorgabe mit 31 Minuten bekanntgegeben wurde, gibt es nur noch eine Information der Bahn aber keinen Dialog mehr.
- Er sieht den Start des Raumordnungsverfahrens als äußerst schwierig an, weil es keinen echten Dialog und keine Akzeptanz in der Bevölkerung gibt. Außerdem sind viele Fragen offen.
- Das Auto ist in 2050 auch klimaneutral, daher gilt das Argument Klimawandel der Bahn nicht.
- Er bevorzugt nach wie vor den Bestandsausbau.
- Ein Bestandsausbau verkörpert alle notwendigen Vorteile bis auf die 17 minütige Fahrzeitverkürzung.
- Der Bestandsausbau wird schneller zu realisieren sein, weil die Akzeptanz in der Bevölkerung deutlich grösser ist. Die Bauzeit an sich mag durchaus länger sein, aber der gesamte Prozess ist kürzer. Als Beispiel führt er die Y-Trasse an: dort ist noch nicht eine Schiene gelegt, weil diese Lösung in der Bevölkerung nicht akzeptiert wird. ‚Was nützt uns also eine schnelle Trasse, wenn sie nicht kommt.‘
- Wir brauchen einen Dialog, um Argumente auszutauschen. Solange es aber eine Vorfestlegung seitens des Bundesministeriums gibt, kann es keinen Dialog geben.
- Das finale Statement von Lies war: der Dialog muss wieder aufgenommen werden, aber das geht nur ohne Dogma und ohne Vorfestlegung (die ist fatal für einen Dialog) und der Bestandsaufbau muss mit in die Untersuchung hineingenommen werden

Insgesamt war es eine gute Veranstaltung, weil wir viele Fragen stellen konnten und zumindest Olaf Lies offen geantwortet hat. Bei den Bahnvertretern war das nicht ganz so, Fragen zu dem Kosten-Nutzen-Verhältnis wurden weggeschoben und das Thema Treibhausgasemissionen während des Baus wurde von Müller durch ein Statement beantwortet, das er später nicht belegen konnte. Während Herr Lies immer wieder den Bestandsausbau erwähnte und auch die Notwendigkeit einer Berücksichtigung im Verfahren betonte, schwiegen die Bahnvertreter dazu. Sie hatten uns ja letzte Woche klargemacht, dass sie den Bestand überhaupt nicht mehr berücksichtigen werden. Hier sieht man deutlich, dass die Bahn versucht, sich einem Dialog zu entziehen, sonst hätten sie wohl an dieser Stelle Herrn Lies widersprechen müssen!

Eine aus meiner Sicht sehr gelungene Veranstaltung.

Jörg Nohl