

Guten Tag!

Die Lage: Maulkorb und Denkverbot bleiben wirksam

Systemfehler im Deutschlandtakt

Die vertiefte Auswertung des desaströsen Verlaufs des Workshops zum Deutschlandtakt am 19. April 2021 legt einen Systemfehler der Entstehung des Zielfahrplans offen: Dieser Systemfehler beruht wesentlich auf zwei Ursachen:

1. An der Entwicklung des Zielfahrplans war nur die Eisenbahnbranche beteiligt. Daher enthält der Zielfahrplan nur eine Optimierung der Interessen der Branche, denen sich – so die unbewusste Vorstellung der Beteiligten – **Bürger und Umwelt ohne Gegenrede unterzuordnen haben.**

2. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz fordert zwar für ein Neubauprojekt einen positiven Nutzen-Kosten-Quotient, **aber nicht dessen Optimierung.** Daher kann der Wert mit Tricks geschönt werden und das Projekt dann ohne weitere Prüfung von Alternativen durchgesetzt werden.

Mehr erfahren Sie auf dieser Website

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/systemfehler-im-deutschlandtakt/>

und in einem Video-Vortrag von 12 Minuten Länge:

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/2021-05-05-Systemfehler-im-Deutschlandtakt.mp4>

Problem - Pionierarbeit: Selbstverständnis des Plenums

Das DB-Planungsteam hat heute (5. Mai 2021) eine Neufassung des „Selbstverständnisses“ zur Abstimmung innerhalb des Plenums versandt. Da dieses Papier nur für die Mitglieder des Plenums öffentlich ist, werden wir es hier nicht weitergeben. Es zeichnet sich aber auf den ersten Blick ab, dass das Planungsteam sehr vorsichtig, aber doch **erkennbar unter dem Druck des Bundesverkehrsministeriums und der DB-Führung** steht und daher formuliert:

„Das Plenum [...] begleitet die Planung. Diese erfolgt entlang der verkehrlichen Vorgaben...“

Das Wort „**Vorgaben**“ ist nicht akzeptabel. Es ist genau das Einfallstor, mit dem eine Fahrzeit von „31 Minuten“ als nicht diskutierbare Vorgabe die Möglichkeiten einschränken bzw. ausschließen soll, Alternativen zu diskutieren.

Weiter heißt es: „

*„Die Gestaltungsspielräume der Bahn und somit des Planungsdialogs werden durch Gesetze und Verordnungen, technische Normen und Regeln, **Vorgaben des Bundestags, des BMVI, des EBA** sowie der Umwelt- und Raumordnungsbehörden definiert.“*

Damit wird ein Maulkorb verhängt, der inakzeptabel ist. Mit „Vorgaben“ steht es der Bundesregierung frei, nach Gutdünken den Arbeitsbereich und die Diskussionsinhalte des Plenums einzuschränken und zu steuern, um Kritiker mundtot zu machen.

Wir im Plenum müssen uns darüber klar sein: **Wir leisten hier Pionierarbeit für den gesamten Deutschlandtakt und für die Anwendung des Maßnahmenvorbereitungsgesetzes.** Wir dürfen Denkverbote nicht hinnehmen und hierfür politische Partner suchen.

Andererseits muss sich das Plenum aber auch klar darüber sein, dass die grundlegenden Ziele der jeweiligen Bundesregierung Grundlage der Planung sein müssen und nicht eine grundlegend andere Politik verfolgt werden kann.

Illegale Vorgabe „31 Minuten“?

In diesem Zusammenhang ist die Frage erlaubt, ob die Vorgabe „31 Minuten“ gegen das geltende Recht verstößt.

Der Deutsche Bundestag hat im Schienenwegeausbaugesetz und im Maßnahmenvorbereitungsgesetz das Projekt als „ABS/NBS Hannover – Bielefeld“ bezeichnet. Mit einer Vorgabe von „31 Minuten“ hat das Projekt aber mit „Ausbaustrecke (ABS)“ nichts mehr zu tun.

Zur Projektbezeichnung hinzugefügt hat der Deutsche Bundestag diese Fußnote:

„Ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird.“

Zum Zeitpunkt der Beratungen des Deutschen Bundestages – Dezember 2016 – war ein „Deutschlandtakt“ noch in weiter Ferne, der Zielfahrplan mit „31 Minuten“ war erst im Oktober 2018 erstmals veröffentlicht worden. Durch die Gesetzgebung des Deutschen Bundestages ist also eine Vorgabe von „31 Minuten Fahrzeit“ nicht gedeckt, ganz abgesehen davon, dass auch eine etwas längere Fahrzeit mit dem Deutschlandtakt kompatibel ist - in der Fußnote heißt es „notwendig“. Notwendig sind "31 Minuten" nachweislich nicht.

Darüber hinaus bezieht sich die Anmerkung nicht nur auf die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld, sondern gleichermaßen auf die Fahrzeit Osnabrück – Hannover. In dieser Relation Osnabrück - Hannover wird aber die Fahrzeitverkürzung von 8 Minuten nur erzielbar, wenn die Neubaustrecke von Osnabrück in Bad Oeynhausen oder davor erreichbar ist. Nach dem Zielfahrplan ist sie gar nicht oder nur abschnittsweise erreichbar.

Der Zielfahrplan sieht eine Fahrzeitverkürzung nur von 6 Minuten auf der Basis einer Verknüpfung und Linienführung über Bückeberg vor.

Letztlich sattet die Bundesregierung auf die Entscheidung des Gesetzgebers von 2016 eine Fassung des Zielfahrplans von 2020 auf, über die der Deutsche Bundestag nie entschieden hat.

Desaster in der Kommunikation – in der Schweiz nicht möglich

Am 4. Mai führte die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BHG-SPNV) online eine Informationsveranstaltung unter dem Titel „Talk im Takt: Deutschland im Takt – Großes Orchester sucht Dirigent*in“ statt. Darin berichtete Wolf-Dieter Deuschle über den Taktverkehr in der Schweiz und betonte dabei, wie wichtig es sei, dass die Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts „Bahn 2000“ basisdemokratisch legitimiert seien. Voraussetzung für die Akzeptanz, so Deuschle, sei die Kommunikation gegenüber den Bürgern.

Müssen wir an dieser Stelle erklären, wie problematisch schon die Entstehung des Zielfahrplans ist und wie gravierend ein Auftritt der Bundespolitik in einem Bürgerforum ist, die den Zielfahrplan bis ins Detail als „gesetzt“ erklärt und daher nicht bereit ist, die Details zu erklären und diskutieren zu lassen?

Niedersachsens Landtag diskutiert Neubaustrecke

Am 30. April hat der Landtag in Niedersachsen über die Neubaustrecke Bielefeld – Hannover diskutiert. Zugrunde lag ein Antrag der Landtagsfraktionen der Regierungsparteien CDU und SPD, der hier nachgelesen werden kann.

https://www.landtag-niedersachsen.de/Drucksachen/Drucksachen_18_10000/09001-09500/18-09079.pdf

In diesem Antrag stellen die Regierungsfractionen die beiden großen Ausbauvorhaben für die schnellen Züge in Niedersachsen infrage. Geprüft werden müsse vor allem, wie ein Ausbau zeitnah möglich sei. Der Antrag wurde in die zuständigen Ausschüsse verwiesen.

Die Redebeiträge sind hier nachzuhören:

https://landtag-niedersachsen-tv.im-en.com/index2.php?Nr=sitzung_18_44&date=2021-04-30&TOP=36#36

Sie lassen erkennen, dass sowohl die Landesregierung wie die Abgeordneten im Landtag über einen sehr schlechten Informationsstand verfügen. Zwar sollen mit dem Antrag mehr Informationen beigebracht werden, die allerdings ausschließlich von der Bundesregierung eingeholt werden sollen und noch überhaupt nicht zur Verfügung stehen, weil sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erst erarbeitet werden. Es ist auch damit zu rechnen, dass die Landespolitik keine unabhängigen Informationen erhält, um eigene Vorschläge und Initiativen zu ermöglichen. Ein Kenntnisstand über die Blockadehaltung der

Bundesregierung, die im Workshop am 19. April 2021 zutage getreten ist, ist entweder nicht vorhanden gewesen oder mit Rücksicht darauf, dass der zuständige Staatssekretär Ferlemann (CDU Niedersachsen) wieder für den Bundestag kandidiert, nicht zur Sprache gebracht worden.

Die Abgeordneten der Regierungsparteien verfolgen – wie schon die Landesregierung selbst – das Anliegen, „möglichst zeitnah“ mehr Kapazität zu schaffen unter Verzicht auf Fahrzeitverkürzung. Dass damit ohne eigene Kreativität nur die Haltung der Bundesregierung bestärkt wird, den Zielfahrplan 1:1 durchzusetzen, ist den Abgeordneten genauso wenig klar wie der Fakt, dass der Ausbau einer Bestandsstrecke keineswegs schneller möglich ist wie der Bau einer Neubaustrecke. Die DB hat derzeit in Sachen Hannover – Hamburg begonnen, Punkt für Punkt nachzuweisen, dass der Ausbau des Bestandes aufwendig und ineffizient ist und wird diesen Nachweis auch in Sachen Bielefeld – Hannover führen können.

Außerdem fordern die Abgeordneten Verbesserungen im Nahverkehr vom Bund ein. Nicht beachtet wird dabei, dass es die landeseigene Landesnahverkehrsgesellschaft ist, die in Sachen Nahverkehr nur sehr unzulängliche Initiativen ergriffen hat und dafür verantwortlich ist, dass der Nahverkehr nicht profitiert.

Alles in allem bietet der Vorstoß des Landtages daher keine Erfolgchancen, den Zielfahrplan im Sinne des Landesinteresses zu verbessern oder abzuändern. Nur neue, kreative Lösungsansätze könnten zum Ziel führen.

Ältere Newsletter

Über die Seite

<https://newsletter.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/newsletter-archiv/>

Können Sie nunmehr auch die älteren Newsletter nachlesen.

Termine

Die DB hat auf ihrer Website folgende Termine angekündigt:

19. Mai 2021 Mittwoch

16:00 - 20:00 2. Plenum

15. Juni 2021 Dienstag

16:00 - 20:00 Vertiefungs-Workshop

21. Juni 2021 bis 4. Juli 2021

. Info-Markt (mehrtägig online)

30. Juni 2021

16:00 - 20:00 1. Info-Termin (Videokonferenz, Livestream)

Dieser Newsletter braucht finanzielle Unterstützung.

Dieser Newsletter wird finanziell durch den Fahrgastverband PRO BAHN NRW e.V. getragen. Der Fahrgastverband PRO BAHN erhält keine öffentlichen Zuwendungen und ist auf Spenden und Mitgliedsbeiträge angewiesen. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist gemeinnützig, Spenden sind steuerbegünstigt. Unterstützen Sie uns, damit PRO BAHN Sie auch weiterhin informieren kann.

Spendenkonto IBAN DE11 3706 0590 0003 8078 00
BIC GENODED1SPK

Mitglied werden - Mehr Info

[Weitere](#)

Danke für Ihr Interesse!

Initiative Deutschlandtakt und

PRO BAHN NRW e.V., PRO BAHN Niedersachsen e.V.

Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt