

Guten Abend!

31 Minuten und keine Minute mehr

Es war so zu erwarten: Die Beschränkung der weiter zu prüfenden Trassen auf eine Fahrzeit von 31 Minuten Fahrzeit für Bielefeld – Hannover machte des 7. Plenum zum Eklat. Die Vertreter der Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände, die sich zu Wort meldeten, kritisierten diese Vorfestlegung, machten zerstörtes Vertrauen geltend, stellten Ultimaten und verließen das Plenum. Bei ihrer Argumentation griffen die Redner überwiegend auf die so wahrgenommene Aussage zurück, dass die Prüfung des Ausbaues der Bestandsstrecke „ergebnisoffen“ erfolgen sollte. Das ist verständlich, denn keiner hat jemals geglaubt, dass die Bestandsstrecke die 31 Minuten hergeben würde.

Von daher ist das Vorgehen des Ministeriums politisch nicht nur unklug, sondern auch ignorant gegenüber der Region und den Teilnehmern des Plenums:

- Der Deutschlandtakt mit seinen Auswirkungen ist viel zu komplex, als dass dies ohne sehr intensive Einarbeitung zu verstehen wäre.
- Zwei Studien behaupten, dass ein anderer Deutschlandtakt besser sei. Dem wurde bisher nicht entgegengetreten,
- Eisenbahntechnische Kenntnisse darüber, wie ein Ausbau einer Bestandsstrecke erfolgt, sind weder bei den Verbänden noch in der breiten Mehrheit der Bürger vorhanden. Solche Kenntnisse müssen exemplarisch vermittelt werden.

Dass Ignoranz des Ministeriums gegenüber den Vorstellungen aus der Region tatsächlich gegeben ist, wurde am Ende der Sitzung bei der Diskussion über die Zusammenfassung deutlich: Die Planungsvorgabe ist von „bis zu 31 Minuten“ (so steht es noch auf der Website der DB) auf „31 Minuten“ verschärft worden.

Die Forderungen, die sich von diesem Eklat ableiten

- Der Zielfahrplan sollte in einer abgeänderten Variante dargestellt werden, die eine Fahrzeit von 42 Minuten zugrunde legt. Dabei ist der Zielfahrplan, einschließlich der Anschlussverluste bis Dresden, Cottbus und Angermünde darzustellen und die Fahrzeiten in Vergleich zu setzen. Gegebenenfalls sind Investitionen zu benennen, die zur Gewährleistung des integralen Taktfahrplans erforderlich sind.
- Dabei sind auch die komplexen Auswirkungen für den Güterverkehr Hamburg – Ruhrgebiet und den Regionalverkehr darzustellen.
- Zur weiteren Diskussion ist eine tiefere Ausplanung des Ausbaues der Bestandsstrecke notwendig. Dazu sollten auch Bauleiter und Bürgermeister oder

Bürger von der Strecke Nürnberg – Bamberg – Ebensfeld eingeladen werden, die dieses Verfahren schon hinter sich haben.

- Mit diesen Erkenntnissen ist der Ausbau der Bestandsstrecke parallel zur Ausplanung weiterer Varianten zu vergleichen.

Korridore vorgestellt

Im weiteren Verlauf stellte Projektleiter Carsten Müller 11 Korridore näher vor. Weiter zeigte Müller erstmals eine Darstellung über die Möglichkeiten, mit der Neubaustrecke die Verkehrsbedingungen der Region zu verbessern. Ein weiterer Newsletter wird darauf eingehen.

Bewertungskriterien für die Auswahl der Trassen

In diesem Plenum sollte der Katalog der Kriterien abgeschlossen werden. Ob man das so nennen kann, ist fraglich, nachdem eine ganze Reihe von durchaus gewichtigen Organisationen ausgezogen war.

Im Rahmen dieser Darstellung wurde von Diskussionsteilnehmern, die geblieben waren, deutlich gemacht, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als „Null-Variante“ dem Vergleich zugrunde zu legen sei. Da diese Forderung immer wieder auf ein sehr eingeschränktes Verständnis sowohl bei Müller wie bei Moderator Eggert stieß, wurde die Forderung mehrfach, sehr deutlich und verbal sehr nachdrücklich wiederholt. Diese Situation zog sich bis zur Formulierung der Zusammenfassung durch.

Kommentar:

Der Deutschlandtakt-Zielfahrplan soll nicht in Zweifel gezogen werden. Das ist die Auffassung der Bundesregierung, die offenbar mit dem Kopf durch die Wand des Weseregebirges will. Dass das Land rund um die Porta Westfalica durch die vorangegangenen Verkehrsminister und Staatssekretäre verbrannt worden ist, ist den jetzigen politischen Amtsinhabern selbstverständlich nicht bekannt. Um das zu erkennen, sollten sie selbst in die Region kommen und die Fragen der Bürgerinitiativen beantworten. Dafür müssen sie sich aber fachlich so vorbereiten, dass sie auch antworten können. Dafür genügt weder die Kenntnis einer Zielfahrzeit noch Sprüche von Windmühlen, die man angeblich nicht drehen kann. Es gibt genügend gute Argumente. Aber die vor Ort wichtigen sollen ja gerade nicht erhoben werden: Wie viele Wohnhäuser müssen für den Bestandsausbau abgerissen werden? Wie viel länger ist man von Duisburg nach Angermünde unterwegs, wie viel von Bielefeld nach Hamburg? Wie viele Güterzüge müssen zusätzlich durch Minden rumpeln, weil der Weg über Osnabrück nicht frei ist? Wie viele Kilowattstunden verbrauchen die Pkw, die nicht stehengelassen werden, weil den Reisenden die Bahn zu langsam ist? Das und vieles andere gehört zur ehrlichen Kommunikation gegenüber dem Bürger.

Dass man das als Bürger durch Verweigerung der Mitarbeit einfordern muss, ist beschämend und wäre vermeidbar gewesen.

Danke für Ihr Interesse!

***Initiative Deutschlandtakt und
PRO BAHN NRW e.V., PRO BAHN Niedersachsen e.V.
Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt***