

Von: OG F4F Stadthagen

Gesendet: Dienstag, 5. September 2023 12:42

An: studie@widuland.de

Betreff: Statement: Fridays for Future kritisiert Widuland-Studie

Moin,

danke nochmal für die Einladung. Hier drunter findet ihr nun unser Statement, welches wir soeben auch an die Presse gesendet haben.

Mit freundlichen Grüßen

Kay für FFF-Stadthagen

Am heutigen Dienstag hat die Bürgerinitiative "Widuland" ihre Studie "Abschätzung von CO2-Emissionen für alternative Trassenführungen im Bahnausbau-Korridor Hannover-Bielefeld und Bielefeld-Hamm" vorgestellt. Darin kommt die Gruppe zu dem Ergebnis, dass ein Neubau der Bahnstrecke Hannover-Bielefeld deutlich mehr CO2-Emissionen verursacht, als der Ausbau der Bestandsstrecke. Wir als Fridays for Future Stadthagen kritisieren das nicht nachvollziehbare Vorgehen der Studie und deren Ergebnisse, gerade weil dabei wichtige Aspekte der Verkehrswende unberücksichtigt bleiben. Fridays for Future ruft Widuland stattdessen auf, sich für eine bestmögliche Streckenführung entlang der A2 einzusetzen.

"Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, dass angesichts der dringend zu erreichenden Klimaziele, der Bau klimafreundlicher Infrastruktur wie der Neubaustrecke Hannover-Bielefeld mit solchen Argumenten blockiert wird. Wissenschaftlich ist dagegen seit Jahrzehnten klar, dass wir die Schiene in der Fläche ausbauen müssen, die Bahn das klimafreundlichste Verkehrsmittel ist und auf den unzureichenden Ausbau der Bestandsstrecke, wie von "Widuland" gefordert, nur mehr klimaschädlicher Verkehr auf der Straße folgt", so Marc Bremer, Sprecher von Fridays for Future Stadthagen.

Wir als Aktivist*innen sehen dabei in folgenden Punkten bei der Studie eine unschlüssige Argumentation (Quellen zur Argumentation siehe unten):

Zum Einen argumentiert die Studie zum Großteil nur mit den baubedingten Emissionen des Neubaus und nicht wie es gesetzlich Standard ist, mit den sogenannten Lebenszyklusemissionen, sprich den Einsparungen der Emissionen im Bau durch die Nutzung der Eisenbahn und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene (Verheyen/Heß/Peters/Schöneberger, NVwZ 2023, 117). Dabei nimmt die Studie insbesondere an, dass die Neubaustrecke nur von ICEs genutzt wird, was unserer Ansicht nach einer viel zu geringen Verkehrsleistung entspricht. Demgegenüber wurde bereits aufgezeigt, dass z.B. für eine Trassenführung entlang der A2 ein schneller Regionalverkehr mit Bahnhöfen z.B. im Auetal aufgebaut werden kann (Engel, 2022, S. 25 ff.). Studien zufolge sinken die Treibhausgasemissionen von Eisenbahnstrecken bei einer hohen Nutzungsintensität, wie in diesem Beispiel (Schmied und Mottschall, 2013, S. 115). Wir als Fridays for Future Stadthagen sprechen uns daher für diese Variante mit einem regionalen Nutzen für die Verkehrswende aus. Beispiele aus Rheinland-Pfalz und anderen Bundesländern beweisen auch schon heute, dass dies keine Nebelkerze ist, sondern funktionieren kann (s. z.B. Ahlfeldt und Feddersen, 2018).

Dieser Fehler der zu geringen Verkehrsleistung bzw. Transportkapazität wurde auch bereits in der vorhergehenden Studie des "Widuland"-Autors Dr. Klaus Rademacher für die Friedrich-Naumann-Stiftung kritisiert (Maier, 2022).

Kritisch zu sehen ist zum anderen, dass die "Widuland-Studie" allein einen Vergleich zwischen zwei Bahnstrecken anstellt und nicht auch negative Aspekte eines Ausbaus der Bestandsstrecke auf den Straßenverkehr und die Emissionen betrachtet. Wissenschaftlich ist seit langem klar, dass der Ausbau von Strecken durch den "Bau unter dem rollenden Rad" meist länger und komplizierter ist, als ein Neubau (Breimeier, 2006, S. 260 f.). Durch z.B. ungünstige Bauabläufe bzw. notwendige Eingeleisigkeiten beim Ausbau kommt es auf Jahrzehnte sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zu Verspätungen sowie Kapazitäts- und Angebotseinschränkungen, sodass von Reisenden und Transportunternehmen vermehrt auf das Auto bzw. den LKW umgestiegen wird. (Breimeier, 2018, S. 545). Somit erreicht "Widuland" genau das Gegenteil, was sie eigentlich wollen: Keinen aktiven Klimaschutz, sondern mehr klimaschädlichen Verkehr auf den Straßen.

Wir rufen "Widuland" angesichts dieser Tatsachen daher auf, ihre grundsätzliche Agitation gegen eine Neubaustrecke Hannover-Bielefeld zu beenden und sich mit uns für die bestmögliche Trassenführung entlang der A2 einzusetzen.

Bei Fragen und für Interviews stehen wir Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung.

fff-stadthagen@gmx.de

Quellen:

Ahlfeldt, Gabriel und Feddersen, Arne: From periphery to core: measuring agglomeration effects using high-speed rail, In: Journal of Economic Geography, Volume 18, Issue 2, London 2018, URL: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbx005>.

Breimeier, Rudolf: Grundsätze der Planung von Neu- und Ausbaustrecken in Deutschland, In: ZEVrail Glasers Annalen 130 (2006), S. 250-263.

Breimeier, Rudolf: Autobahn contra Eisenbahn, In: Eisenbahn-Revue International 10/2018, S. 545-548.

Engel, Rainer: Neubaustrecke Bielefeld-Hannover: Verkehrliche Kriterien für die Bewertung von Trassen - Nutzen durch überregionale und regionale Vernetzung, Detmold 2022, URL: https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/2022-05-27_Vernetzung.pdf.

Maier, Juri: Studie „Ganzheitliche Ökologische Bilanzierung von Verkehrssystemen“ – eine kritische Replik, Berlin 2022, URL: <https://back-on-track.eu/de/studie-ganzheitliche-oekologysche-bilanzierung-von-verkehrssystemen-eine-kritische-replik/>

Schmied, Martin und Motschall, Moritz: Treibhausgasemissionen durch die Schieneninfrastruktur und Schienenfahrzeuge in Deutschland, Berlin 2013, URL: <https://www.oeko.de/oekodoc/1852/2013-520-de.pdf>.

Verheyen/Heß/Peters/Schöneberger: Das Gebot der Berücksichtigung des Klimaschutzes auf Vorhabenebene - de lege lata und de lege ferenda, NVwZ 2023, 113 ff.