

Guten Abend!

Heute wurde die Widuland-Studie zum CO₂-Fußabdruck einer Neubaustrecke Bielefeld – Hannover vorgestellt. Wie erwartet, enthält sie weniger als die halbe Wahrheit. Eine erste fachliche Stellungnahme ist hier nachzulesen:

Verstörender Vortrag des Sachverständigen

Die Studie steht jedenfalls heute Abend noch nicht online zur Verfügung. Vielleicht ein Link-Fehler? Wir werden sehen.

Als Sachverständigen hatte Widuland Dr. Klaus Rademacher gewonnen. Sicher hat Rademacher in Sachen Umweltschutz Qualitäten.

Was gesagt wurde, ist hier nachzuhören:

https://www.youtube.com/watch?v=NZ8KMD_CBcl

Drehen Sie den Lautsprecher weit auf, denn die Tonspur ist sehr leise.

Beim Vortragsteil von Widuland fällt die Wiederholung schon bekannter Narrative auf und manche Aussage mit mangelhafter Präzision.

Wichtiger ist, dass als bewertete Neubaustrecke die Schüßler-Plan-Variante 5 (Trasse Brake – Stadthagen – Seelze) dient und ungeachtet aller fachlichen Mängel als Vergleichsmaßstab die Trasse der ersten Widuland-Studie dient. Deren fachliche Qualität hat Professor Rademacher natürlich nicht geprüft.

Verstörend wirkten die Ausführungen Rademachers zum günstigen CO₂-Ausstoß von Flugzeugen mit Wasserstoff und anderen Treibstoffen, sodass sich Rademacher umständlich davon distanzieren musste, ein Flug-Lobbyist zu sein.

Während Rademacher also hier von künftigen Entwicklungen sprach, fiel so gut wie kein Wort zu den Entwicklungen des Einsatzes grüner Energien bei der Produktion von Stahl und Beton. Stattdessen kam der Hinweis auf Stahlträger für die Leverkusener Autobahnbrücke über den Rhein, der aus China geliefert wurde und nichts getaugt habe. Beurteilen Sie selbst: Keine Polemik?

Auch wurde wiederholt behauptet, die Rechnungen der Bundesregierung würden nicht die Emissionen für den Bau beinhalten. Die DB verbreitet das Gegenteil:

Quelle: Deutsche Bahn AG, Folien zum 7. Plenum, 31.1.2023, Seite 23:

https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/2022-01-31_h-bi_7_plenum-folien_02.pdf

und bezieht sich auf PRINS:

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V02/2-016-V02.html

Ist die Ursache, dass Widuland da das Plenum schon verlassen hatte?

Widuland-Fahrzeit 41 Minuten – ein Killer für die Pünktlichkeit

Dem Deutschlandtakt wird nachgesagt, er sei „auf Kante genäht“. Das ist auch nicht abwegig, denn die gerechneten Fahrpläne enthalten keine größeren Reserven als die gegenwärtigen Fahrpläne, und diese liegen um die 5 %, also je Stunde Fahrzeit 3 Minuten. Da ist nicht viel aufzuholen, und eine Verspätung beträgt schnell 5 Minuten, wenn ein Regional- oder Güterzug in die Quere kommt. Das aber passiert wiederum in Bahnhöfen, in denen andere Züge den Hochgeschwindigkeitsverkehr queren müssen oder vorausfahren. Wer sich in Ostwestfalen auskennt, der weiß, was wegen solcher Effekte schon aufgegeben werden musste: Die Durchbindung Detmold – Warendorf - Münster, weil immer der verspätete ICE im Weg war, und dann auch die Durchbindung Rahden – Warendorf – Münster. Der Regionalexpress Bielefeld – Hannover muss in Minden an die Seite, um den ICE durchzulassen. Und von Detmold zum IC nach Dresden muss man in Herford 63 Minuten warten – der IC muss abfahren, damit der nachfolgende Regionalzug in Minden dem ICE rechtzeitig Platz machen kann. Das alles will der Deutschlandtakt ändern.

Doch Widuland möchte diesen Zustand erhalten. Die ICE, die auch nach dem Willen von Widuland noch mehr werden sollen, sollen weiterhin durch Herford, Löhne und Minden fahren.

Ein ernst zu nehmender Betriebseisenbahner schlägt daher vor, auf solchen Strecken mit so vielen potenziellen Konflikten zusätzliche Puffer einzubauen. Recht hat der Mann, es würde dem Deutschlandtakt guttun. Man kann den internationalen Verkehr aber auch auf eine Neubaustrecke schicken, damit solche Konflikte gar nicht erst auftreten. Man kann zusätzlich die Fahrzeit von 31 Minuten um zwei oder drei Minuten strecken, aber ein Puffer für mehr Pünktlichkeit entsteht nur, wenn man so anspruchsvoll baut, wie es jetzt geplant ist.

Baden-Württemberg will mehr Luft im Fahrzeiten

Das erste Bundesland zieht Konsequenzen, wie hier nachzulesen ist:

<https://www.schwaebische.de/regional/baden-wuerttemberg/knappe-umsteigezeiten-suedwest-verkehrsminister-will-mehr-luft-im-fahrplan-1875858>

Es ist gut, dass diese Diskussion jetzt einsetzt. Jeder Einzelfall wird eine andere Lösung brauchen. Bis jetzt schaut man in Nordrhein-Westfalen noch weg und nennt einen Zug pünktlich, wenn er weniger als 4 Minuten Verspätung hat, auch wenn dem Fahrgast dann nur noch genau 60 Sekunden zum Umsteigen bleiben.

Danke für Ihr Interesse!

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

Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt