

1,8 Milliarden für acht Minuten weniger Fahrzeit

Für den „Deutschland-Takt“ sollen Fernzüge zwischen Hannover und Bielefeld acht Minuten schneller fahren – aber warum eigentlich?

VON JOHANNES PIETSCH

Seit Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans 2030 stehen sie im Mittelpunkt der Diskussion um den Bahnausbau in Schaumburg: Acht Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Bielefeld. Sie gelten als Hauptargument für eine mögliche, rund 1,8 Milliarden Euro teure Neubaustrecke zwischen Hannover und Porta Westfalica mit Tunnel durch den Jakobsberg. Doch wofür ist diese Fahrzeitverkürzung überhaupt erforderlich? Unsere Zeitung hat nachgefragt.

Genannt werden die acht Minuten vom Bundesverkehrsministerium als notwendig für den sogenannten „Deutschland-Takt“. Ein solcher bundesweiter „integraler Taktfahrplan“, der An- und Abfahren des Personenverkehrs in regelmäßigen, sich wiederholenden Abständen in den Knotenbahnhöfen vorsieht, existiert in Deutschland bislang nur als Idee auf dem Papier. Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 gibt es bereits einen Zielfahrplan unter der Bezeichnung „Fahrplan 2030“. Grundlage des „Deutschland-Takts“ soll jedoch ein weiterer Zielfahrplan mit der Bezeichnung „2030 plus“ sein, der derzeit erarbeitet wird.

Zahlreiche Gruppen beteiligt

An der Erstellung dieses zweiten, dann maßgeblichen Zielfahrplans waren zahlreiche Gruppen beteiligt. Neben dem Bundesverkehrsministerium und der Bahn selbst der Arbeitskreis Bahnpolitik der Bundesländer und der Fahrgastverband „Pro Bahn“. Außerdem das Eisenbahnbundesamt sowie als „beauftragte Projektträger“ die Firmen SMA und Partner AG aus Zürich, Intraplan Consult GmbH aus München und VIA Consulting & Development GmbH aus Aachen – und ein Kollektiv namens „Initiative Deutschland-Takt“, welches 2008 von sechs Personen aus dem Bereich des Schienenverkehrs ins Leben gerufen wurde.

Kopf dieser Gruppierung ist Hans Leister, früher Beamter beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), dann als Freiberufler aktiv für das in Pittsburgh ansässige US-Beratungsunternehmen Railroad Development Corporation und seit 2016 Gesellschafter und Senior Consultant beim Beratungsunternehmen Innoverse GmbH in Potsdam. Leister ist außerdem Sprecher der „Allianz pro Schiene“, eines im Jahr 2000 gegründeten Lobbyverbands von 140 Industrieunternehmen und 23 Non-Profit-Gruppen, der sich die „Steigerung des Marktanteils des Schienenverkehrs“ zum Ziel gesetzt hat.

Und eben diese „Initiative Deutschland-Takt“ kündigte am 18. September in einer Presseerklärung an, sie rechne noch im Oktober mit – so wörtlich – „ersten Ergebnissen der Arbeiten am Deutschland-Takt-Fahrplan durch das von SMA geführte Auftragnehmer-Konsortium“. Genannt wird in diesem Zusammenhang auch das Anfang Juni zur Durchsetzung des Deutschland-Takts vom Bundesverkehrsministerium ins Leben gerufene „Zukunftsbündnis Schiene“.

Leiter dieser aus acht Bran-



Müssen Züge für den Deutschlandtakt zwischen Hannover und Bielefeld acht Minuten schneller fahren? Darüber gehen die Meinungen auseinander.

FOTO: JP

chenverbänden gebildeten Interessengruppe ist Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann, der von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden als maßgeblicher Befürworter der Tunneltrasse eingeschätzt wird.

Doch warum sind die acht Minuten Fahrzeitverkürzung für den Deutschland-Takt denn nun von so maßgeblicher Wichtigkeit, dass sie sogar Eingang in die Fußnote des im Dezember 2016 verabschiedeten Bundesschienenwegeausbaugesetzes fanden, und das, obwohl es den „Zielfahrplan

2030 plus“ bis heute noch gar nicht gibt? Die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums verweist auf Nachfrage auf den Wortlaut des im März 2016 veröffentlichten Bundesverkehrswegeplans.

Auf der bestehenden Bahnlinie seien „befriedigende Kantenfahrzeiten zwischen den Taktknoten Hannover, Bielefeld, Dortmund und Osnabrück“ nicht zu realisieren, steht dort zu lesen. Für einen Deutschland-Takt müssten die Fahrzeiten zwischen Hannover und Bielefeld auf 40 Minuten und zwischen Hannover

und Osnabrück auf unter 60 Minuten reduziert werden. Und das sei, so die Pressestelle, für jegliche zukünftige Planung zwingend: „Grundsätzlich gilt: Die verkehrliche Anforderung eines deutlichen Fahrzeitgewinns (im BVWP 2030: 8 Minuten) zwischen Hannover und Bielefeld muss erfüllt werden.“

Mit dieser Meinung scheint das Bundesverkehrsministerium allerdings ziemlich allein auf weiter Flur zu stehen. In der rot-schwarzen Landesregierung in Hannover sieht man die Notwendigkeit der

acht Minuten beispielsweise völlig anders: Niedersachsen habe eine gänzlich andere Interessenlage, erläuterte der Stadthäger Landtagsabgeordnete Karsten Becker (SPD) gegenüber unserer Zeitung. „Uns geht es beim Bahnausbau um eine leistungsfähigere Hafen-Hinterland-Anbindung, einen besseren ÖPNV und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Hannover.“ Rolf Bräuer, Referatsleiter im Bundesumweltministerium für Verkehrsplanung und Flächenverbrauch, erklärte im November 2017 auf dem

in Bückeburg veranstalteten Dialogforum „Trassenbau im Deutschland-Takt“, die acht Minuten seien „durch nichts begründbar und im Falle eines Planfeststellungsverfahrens von keinerlei Relevanz“.

Der ehemalige parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Lothar Ibrügger hält es für „volkswirtschaftlich geradezu haarsträubend absurd“, die geforderte Fahrzeitverkürzung mit einer milliarden teuren Tunnelstrecke realisieren zu wollen.

Für ihn sei es nicht vorstellbar, dass die acht Minuten einen „derart landschaftszerstörenden und siedlungszerstörenden Anschlag auf den Raum zwischen Porta Westfalica und Haste“ rechtfertigen könnten. Vor allem angesichts der Tatsache, dass auf der Gesamtstrecke von Hannover nach Dortmund allein durch die Ausnutzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten noch wesentlich höhere Fahrzeitgewinne zu erzielen seien.

Der Staatssekretär a.D. kommt hier auf mindestens 16 Minuten, ohne dass dafür auch nur eine neue Schiene verlegt werden müsse. Kurz und knapp formulierte es der Mindener Bundestagsabgeordnete Achim Post, Vorsitzender der NRW-Landesgruppe in der SPD-Bundestagsfraktion, gegenüber unserer Zeitung: „Alle Argumente sprechen gegen die Neubaustrecke.“

Erhebliche Fragezeichen wirft auch die vom BMVI angeführte Begründung auf, weshalb der 2004 vom Deutschen Bundestag beschlossene Ausbau der vorhandenen Bahnlinie Minden-Hannover bis heute nicht umgesetzt wurde.

Fahrzeitgewinn nicht wirtschaftlich

Der habe sich bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010 „aufgrund des minimalen Fahrzeitgewinns von ca. 2 Minuten“ als nicht wirtschaftlich erwiesen und hätte daher nicht weiterverfolgt werden dürfen, schreibt dessen Pressestelle in einer Stellungnahme gegenüber unserer Zeitung.

Ganz anders liest sich das jedoch in dem auf der Homepage des Ministeriums zum Download stehenden Abschlussbericht zur „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ aus dem November 2010. Laut ihm erhielt der darin „Planfall 12“ genannte trassennahe Ausbau nicht etwa wegen eines zu geringen Fahrzeitgewinns, sondern durch den Vergleich mit dem deutlich weniger teuren zweigleisigen Ausbau der Gütertrasse Löhne-Braunschweig-Wolfsburg („Planfall 33“) ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis und wurde daher aus dem Zielfahrplan gestrichen.

Von einem Deutschland-Takt oder einer dafür erforderlichen Fahrzeitverkürzung ist in dem Dokument hingegen an keiner Stelle die Rede. Und weshalb jetzt – ganze acht Jahre später – die Neubaustrecke für rund 1,8 Milliarden Euro auf einmal wirtschaftlicher sein soll als der nur etwa halb so teure trassennahe Ausbau, dazu bleibt die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums jegliche Antwort schuldig.