

Schnellfahrtrasse ist „völlig irre“

Verkehrsexpertin Kirsten Lühmann (SPD) im Interview über den Ausbau der Bahnlinie Hannover-Bielefeld

LANDKREIS. Kirsten Lühmann, 1964 in Oldenburg geboren, heute wohnhaft in Hermannsburg im Landkreis Celle, sitzt seit 2009 für die SPD im Deutschen Bundestag. In ihrem Wahlkreis Celle-Uelzen folgte sie dabei dem langjährigen SPD-Fraktionschef Peter Struck. Seit 2014 ist sie verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, seit 2015 Mitglied im erweiterten Fraktions-Vorstand. Im Interview mit dieser Zeitung äußert sich die SPD-Politikerin und Verkehrsexpertin über den Ausbau der Bahnlinie Hannover-Bielefeld und den Deutschland-Takt.

Frau Lühmann, 2004 wurde der trassennahe Ausbau der Bahnlinie Hannover-Minden per Gesetz in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Hätte der Ausbau dann nicht binnen fünf Jahren wenigstens planerisch begonnen werden müssen?

Nein, vordringlicher Bedarf bedeutet, dass das entsprechende Projekt innerhalb der 15 Jahre Laufzeit eines Bundesverkehrswegeplans umgesetzt werden sollte, aber nicht zwingend umgesetzt werden muss. Der damalige Bundesverkehrswegeplan war um ein Vielfaches überzeichnet. Daher war von vornherein klar, dass zahlreiche Projekte aufgrund des finanziellen Rahmens nicht würden verwirklicht werden können. Das hat man jetzt beim Bundesverkehrswegeplan 2030 anders gemacht.

2010 wurde der trassennahe Ausbau wieder aus dem vordringlichen Bedarf gestrichen. Als Begründung hat uns gegenüber die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums behauptet, die damit erzielbaren zwei Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Bielefeld seien für den Deutschland-Takt nicht ausreichend. Kann das stimmen?

Nein, das kann nicht stimmen. 2010 gab es noch kein Gutachten zum Deutschland-Takt.

2016 haben sich nach Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans 2030 sämtliche Kommunen, Kreise und po-



Kirsten Lühmann steht der Neubau-Schnellfahrstrecke äußerst kritisch gegenüber.

FORO: JP

litischen Gremien der Region bis zur Bezirksregierung Detmold in einstimmigen und partiübergreifenden Resolutionen gegen eine Neubautrasse der Bahn und für einen trassennahen Ausbau ausgesprochen. Wieso wurde damals im Bundesdieschienenwegeausbaugesetz nicht einfach wieder der trassennahe Ausbau wie schon einmal 2004 festgelegt?

Wegen der Wirtschaftlichkeit. Die für den Deutschland-Takt erforderlichen acht Minuten Fahrzeitverkürzung beinhalten die Wirtschaftlichkeit. Sollte eine reine Ausbaustrecke die acht Minuten nicht erreichen, erhält sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter

eins und gilt als nicht wirtschaftlich. Dann darf der Bund sie nicht bauen. Dann kommt entweder ein Neubau oder gar kein Bau. Das kann man nicht schön finden, ist aber so.

Und das, obwohl sich nach wie vor die gesamte Region gegen den Neubau und für den Ausbau am Bestand ausspricht?

Ich kann hundertprozentig verstehen, dass man die Neubaustrecke hier vor Ort nicht will, und werde deshalb alles dafür tun, dass sie nicht kommt.

Womit ließe sich die geforderte Fahrzeiteinsparung statt mit einer Neubaustrecke erreichen?

Durch eine Digitalisierung. Mithilfe von ETSC (European Train Control System, Anm. der Redaktion) ließe sich die Kapazität der Bahn um 20 Prozent erhöhen, und das eben nicht nur im Fernverkehr, sondern auch im Güter- und im Personennahverkehr.

Am 9. Oktober hat das Bundesverkehrsministerium den ersten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt veröffentlicht, und auf einmal ist nicht mehr von acht Minuten Fahrzeiteinsparung die Rede, sondern von 17 Minuten und von einer neuen Schnellfahrtrasse Bielefeld-Hannover mit 300 Stundenkilometern.

Völlig irre!

Nach Auskunft des Fahrgastverbands Pro Bahn Ostwestfalen werden der Bundesverkehrswegeplan und das geltende Bundesdieschienenwegeausbaugesetz für den Deutschland-Takt geändert werden müssen. Sehen Sie das auch so?

Eine Änderung des Gesetzes während der Laufzeit eines Bundesverkehrswegeplans wäre kein Novum. Wir haben den Bundesverkehrsminister aufgefordert, uns die Strecken zu nennen, für die sich aufgrund des Deutschland-Takts eine Veränderung gegenüber den ursprünglichen Vorgaben aus dem PRINS (Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Anm. der Redaktion) ergeben.

Nach dem Bundestagsbeschluss von 2004 zum trassennahen Ausbau der Strecke Hannover-Minden ist glatte zwölf Jahre nichts passiert. Rechnen Sie jetzt damit, dass der Bahnausbau begonnen wird, und wenn ja, wann?

Die Strecke ist so wichtig, dass ich davon ausgehe, dass hier in den kommenden 15 Jahren etwas passieren wird, also entweder Ausbau oder Neubau. Innerhalb dieser 15 Jahre wird das aber noch nicht abgeschlossen sein. Auch der Deutschland-Takt, den wir im Koalitionsvertrag festgeschrieben haben, wird nicht wie vom Bundesverkehrsministerium angekündigt 2030 umgesetzt sein, sondern angesichts der Vielzahl der dafür erforderlichen Projekte wesentlich länger benötigen.

Wie denken Sie über die Möglichkeit einer Schnellfahrstrecke Hannover-Bielefeld, wie sie im Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt steht?

Schnellfahrstrecken der Bahn werden ab einer Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern exorbitant teuer. Und da man Geld nur einmal ausgeben kann, fehlt das dann an anderer Stelle, zum Beispiel für Digitalisierung oder Verbesserungen im Nahverkehr. Ich stehe daher Neubau-Schnellfahrstrecken der Bahn äußerst kritisch gegenüber.

Interview: Johannes Pietsch