

**Rede
von**

Karsten Becker, MdL

zu TOP Nr. 34

Erste Beratung

**Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut
anbinden**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU – Drs.
18/9079

während der Plenarsitzung vom 30.04.2021
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Anrede,

der Deutschlandtakt ist eine prima Idee!

Die Schweiz hat es vorgemacht. Dort existiert bereits seit dem Jahr 1982 ein integraler Taktfahrplan, bei dem sich die Bahnen zu jeder vollen bzw. halben Stunde in einem Bahnhof kreuzen und die Fahrgäste einfach, schnell und bequem in einen passenden Verbindungszug umsteigen können. Diese Optimierung des Fahrgastangebots hat in der Schweiz seinerzeit zu einem Fahrgastzuwachs von 14 Prozent im Nahverkehr und 31 Prozent im Fernverkehr geführt.

Ein guter Grund, dass sich auch in Deutschland die Bahnverantwortlichen auf den Weg machen, einen solchen integralen Taktfahrplan zu entwickeln.

Anrede,

es geht beim Deutschlandtakt also weniger um das „ob“, als vielmehr um das „wie“. Und bei dem „wie“ sollten wir sehr genau hinsehen und darauf achten, dass die niedersächsischen Interessen bei der Realisierung der Voraussetzungen für einen Deutschlandtakt angemessen berücksichtigt werden.

Anrede,

inzwischen liegt der dritte Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt vor.

Die gute Botschaft ist: Ein vertakteter Fahrplan mit häufiger verkehrenden Personenzügen funktioniert prinzipiell auch in Deutschland. Die weniger schöne Botschaft lautet: Die für diesen Fahrplanentwurf „Deutschlandtakt“ zu schaffenden Voraussetzungen sind alles andere als trivial! Auf wesentlichen Fernverkehrsstrecken sind erhebliche Investitionsmaßnahmen zur Streckenbeschleunigung erforderlich. Und das Bundesverkehrsministerium setzt dafür die weitgehende Notwendigkeit einer Beschleunigung der Streckengeschwindigkeit auf 300 km/h voraus.

Anrede,

ob diese Beschleunigungsmaßnahmen tatsächlich erforderlich sind; ob sie unter Kosten-/Nutzen-Aspekten sinnvoll und in vertretbaren Zeiträumen umsetzbar sind, und ob sie im Interesse Niedersachsens liegen, ist allerdings mehr als fraglich.

Anrede,

aus den avisierten Baumaßnahmen zur Streckenbeschleunigung ergeben sich zwangsläufig erhebliche Belastungen für Mensch und Umwelt. Und bedauerlicherweise ist der Deutschlandtakt mit seinen starken Hochgeschwindigkeitslinien gegenwärtig so gestaltet, dass die Menschen, die belastet werden, davon kaum einen Vorteil hätten. Die Vorteile der 300 km/h schnellen Züge wirken sich eher auf die großen Ballungsräume aus. Und der Hauptbahnhof Hannover stellt zwar eine wichtige Drehscheibe im norddeutschen Raum dar. Aber ein unmittelbarer Vorteil ergibt sich daraus auch für die Hannoveraner nicht. Im Gegenteil: Die im Gutachterentwurf vorgesehene Verbindungskurve im Ballungsraum Region Hannover schneidet die norddeutschen Bahnhöfe Bremen oder Hannover von der Bahnverbindung „Hamburg-Köln“ ab.

Anrede,

die mit dem dritten Gutachterentwurf vorgeschlagenen Streckenbeschleunigungen von 300 km/h machen in vielen Teilen Niedersachsens den Neubau von Bahnstrecken erforderlich. Und das sind keine trivialen Erschwernisse!

Neubaumaßnahmen bringen lange Planungs- und Baumaßnahmen mit sich und stehen damit einer schnellen Lösung der Probleme des schienengebundenen Personen- und Gütertransports in Niedersachsen entgegen.

Bei uns beziehen sich die aus dem dritten Gutachterentwurf resultierenden Belastungen insbesondere auf die Bahnstrecken Hamburg-Hannover und Hannover-Bielefeld. Auf beiden Bahnstrecken wären auf Basis des Gutachterentwurfs Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich, um die geplanten Anschlüsse am Bahnhof Hannover erreichen zu können. Betroffen von den Baumaßnahmen sind insbesondere die Region Hannover, der Landkreis Schaumburg sowie die Kommunen im Raum Celle/Lüneburg.

Anrede,

Niedersachsen hat in seiner Bahnpolitik deutlich weitergehende Erwartungen an einen Deutschlandtakt als die bloße Beschleunigung des Fernreiseverkehrs. Diese Interessen beziehen sich insbesondere auf den Personennahverkehr und den Gütertransport auf der Schiene. Und dazu ist die Erweiterung der bisher auf zwei Gleise beschränkten Engpässe auf den Strecken Hamburg-Hannover und Hannover-Bielefeld dringend erforderlich.

Anrede,

die Ertüchtigung dieser Strecken ist zeitsensibel. Niedersachsen braucht kurzfristig leistungsfähige Transportkapazitäten, um die empfindlich spürbaren Engpässe auf diesen Streckenbereichen zeitnah beseitigen zu können.

Anrede,

da ist das Angebot der Kommunen im Landkreis Schaumburg, einen Ausbau der bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke aktiv zu unterstützen, ausgesprochen bemerkenswert, und in der heutigen Zeit wohl auch eher ungewöhnlich. Mit einem offenen Zugehen auf dieses Angebot, statt eine Fahrzeitverkürzung um jeden Preis zu propagieren, könnten die niedersächsischen Interessen im Nah- und Güterverkehr jedenfalls zeitnah realisiert werden.

Und auch für die Verwirklichung eines integralen Taktfahrplans sind die Fahrzeitverkürzungen nicht notwendig. Solche Konzepte nützen weder dem Deutschlandtakt, noch unterstützen sie die primären niedersächsischen Interessen.

Wichtiger sind optimierte Fahrpläne und ein stabiles Bahnnetz mit Kapazitäten, die kurzfristige Engpässe und Störungen auffangen, so dass Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit gewährleistet sind. Und für die Strecke Hamburg-Hannover muss sichergestellt werden, dass die Zentren gut an das ICE-Netz angebunden bleiben und die schon teilweise überlasteten Nahverkehrsansbindungen ausgeweitet werden.

Anrede,

die unmittelbaren Profiteure eines Deutschlandtaktes sind die Fernreisenden aus den großen Ballungszentren. Die Nachteile betreffen überwiegend die Menschen in den ländlich geprägten Transitregionen.

Kluge Politik zeichnet sich bekanntermaßen dadurch aus, Vor- und Nachteile zu einem vernünftigen Ausgleich zu bringen.

Darum müssen die über die Notwendigkeit einer Anschlusssicherung deutlich hinausgehenden großen Fahrzeiteinsparungen auf den niedersächsischen Streckenbereichen „Hannover-Hamburg“ und „Hannover-Bielefeld“, so wie sie vom Bund gegenwärtig noch gefordert werden, kritisch hinterfragt werden.

Mit diesem Antrag wird sich Niedersachsen mit dem erforderlichen Nachdruck in die Gestaltung des Deutschlandtaktes einbringen, um den Schienenverkehr in Norddeutschland nachhaltig zu stärken.