

Antrag an die Kreismitgliederversammlung DIE LINKE Region Hannover

Antragsteller*innen: Dave Müller, Klaus Ripl

„Notwendigkeit des Neubaus von Eisenbahninfrastruktur und Unterstützung der Variante V10 der NBS Bielefeld-Hannover“

Liebe Genoss*innen,

hinter diesem sperrigen Namen für diesen Antrag werden sich letztendlich nur wenige Zeilen befinden. Diese vorweg genommenen Worte dienen nur der Einleitung für ein weiterhin schwer umkämpftes Thema in unserer Gesellschaft – die Bahn – und sollen nicht mitbeschlossen werden. Neben unseren Kritikpunkten an dem Aufbau einer Aktiengesellschaft Deutsche Bahn AG und damit einhergehenden Rationalisierung, gibt es einen weiteren Reizthema: Den Neu- oder Ausbau von Eisenbahninfrastruktur, insbesondere aber erstgenanntes, besonders in ländlichen Regionen.

Nun hat vor einigen Tagen die „Deutsche Bahn Netze AG“ ihre Vorschläge für die Trassenverläufe einer Neubaustrecke Bielefeld-Hannover vorgestellt. Damit sind auch Bereiche in der Region Hannover von verschiedenen Verläufen berührt. Vorausgegangen sind lange Bürgerdialoge vor Ort und die Prüfung des Ausbaus der Bestandsstrecke. Die anderen politischen Parteien in Niedersachsen sprechen sich einschlägig gegen den Neubau, auch gegen Hamburg-Hannover, aus.

Ein Ausbau der Bestandsstrecken wird allerdings keine Fahrzeitverkürzungen erreichen, er wird ebenfalls auf viel Widerstand treffen und sich lange hinauszögern. Es ist zudem fraglich, wie viel kostengünstiger ein Ausbau der Bestandsstrecken tatsächlich ist.

Es folgt nun der zu beschließende Text. Daraufhin gibt es Ausführungen zu der betroffenen Strecke und ein paar Punkte zu Eisenbahninfrastruktur im Allgemeinen, die bei Interesse gelesen werden können. Zuletzt wird es eine politische Perspektive aus diesem Antrag geben, welche ebenfalls nicht mitbeschlossen wird.

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

„Der Kreisverband Region Hannover der Partei Die Linke unterstützt die Notwendigkeit einer Eisenbahn-Neubaustrecke Bielefeld-Hannover als beste Möglichkeit, schnelle und langsame Verkehre auf diesem Korridor zu trennen und damit Verbesserungen in den Bereichen Fern- und Nahverkehr, Güterverkehr sowie Kapazität und Störanfälligkeit zu erreichen.

Sie begrüßt zudem die Vorstellung vieler Varianten für die Planung dieser Neubaustrecke. Die Linke unterstützt insbesondere die Variante V10.“

Die Kreismitgliederversammlung gibt dem Kreisvorstand den Auftrag, den Beschluss mit einer Pressemitteilung zu veröffentlichen. Zudem soll der Antrag aufgrund ihrer Überregionalität in den Landesausschuss zur Diskussion eingebracht werden.

Außerdem soll der Kreisvorstand eine Diskussionsveranstaltung in Hannover organisieren, welche die Neubaustrecken Bielefeld-Hannover und Hamburg-Hannover positiv sowie deren Gegner*innen und ihre Kritikpunkte thematisiert.

Problemstellungen der aktuellen Infrastruktur und Eisenbahninfrastruktur im Allgemeinen

1. Eisenbahnbetrieb auf der Strecke Bielefeld-Hannover
 - Strecke Bielefeld-Hannover auf der wichtigen Magistrale Berlin-Ruhrgebiet
 - Heutiger Verkehr
 - o Fernverkehr: Bis zu 3 ICE pro Richtung pro Stunde, 2-stündlich jeweils IC aus/Richtung Ruhrgebiet/Amsterdam
 - o Nahverkehr: Westfalenbahn nach Bielefeld, 2x pro Stunde S-Bahn nach Minden
 - o Güterverkehr: Seelze-Ruhrgebiet und Einbindung aus Bremen/Bremerhaven bei Minden
 - Damit bereits vollständig ausgelastet
 - o Verspätungen im Nahverkehr häufige Folge
 - Kapazität bei so einer Strecke ca. alle 5min ein Zug -> 12 Züge pro Stunde/Richtung
 - o Teile der Strecke für 200km/h ausgelegt
 - o Das fährt nur Fernverkehr -> andere Züge müssen ausweichen (Nahverkehr/Güterverkehr)
 - o Durch schnellen Verkehr daher tatsächlich Verringerung der Streckenkapazität

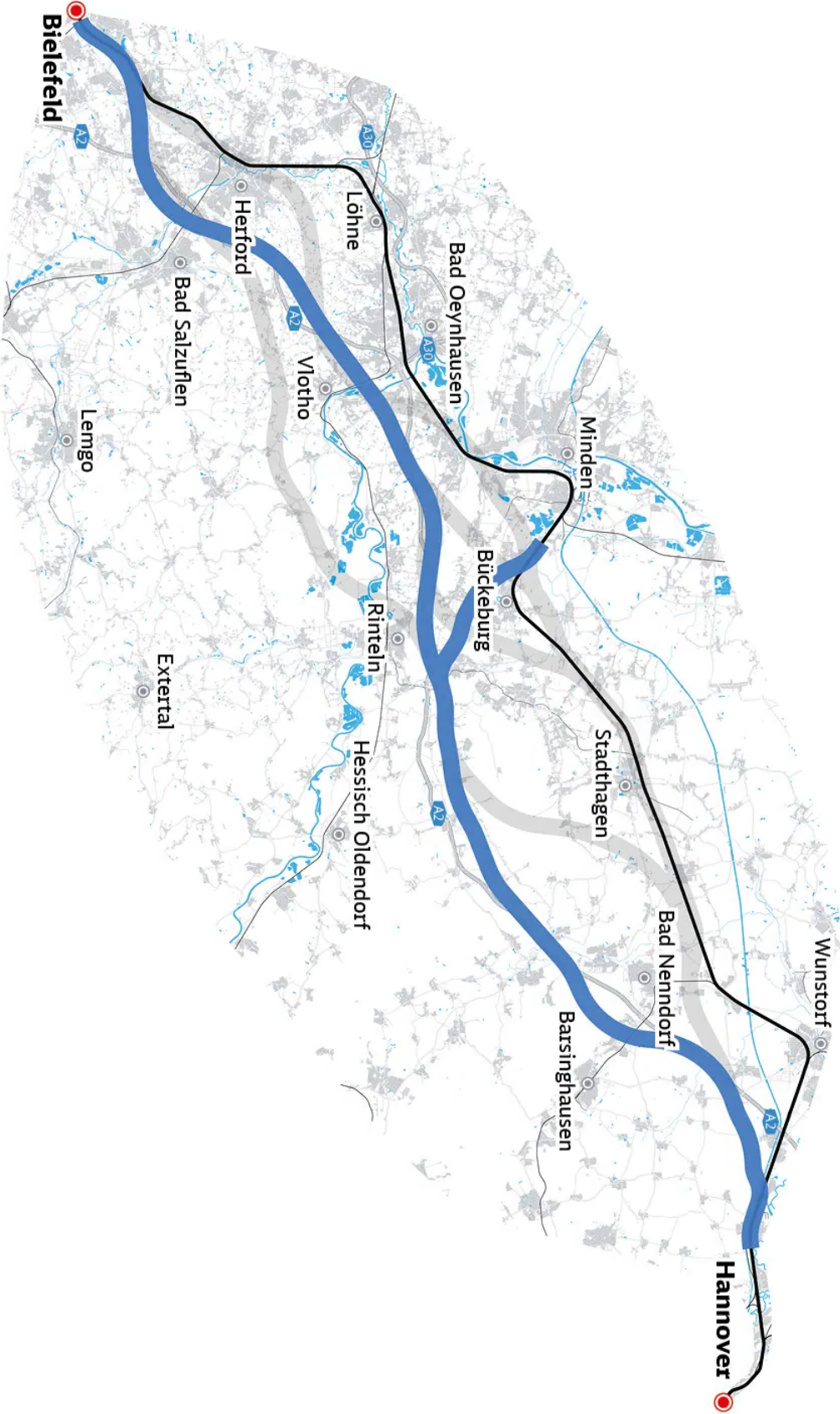
2. Planungen für die Strecke
 - Trennung vom Fernverkehr und dem Personennah- und Güterverkehr*
 - o 2 Möglichkeiten: Durchgängiger (!) 4-gleisiger Ausbau oder Neubaustrecke (NBS) für Fernverkehr
 - 2-Gleisigkeit, auch nur für wenige hundert Meter, bedeutet, dass es sich quasi um eine 2-gleisige Strecke insgesamt handelt
 - o NBS bietet Zeitgewinn, bei Bestandsausbau nicht realisierbar
 - Zeitgewinn 17 von 48min jetzt, also ein Drittel
 - Muss auf großer Skala gesehen werden: Wenn Ruhrgebiet-Berlin mal 6 Stunden war, sind es nach ähnlichem Ausbau überall nur noch 4 Stunden
 - o Bestandsausbau betrifft auch sehr viele Menschen
 - o * Güterverkehr wird die NBS auch nutzen, sofern möglich (z.B. abends/nachts)
 - Nach Fertigstellung der NBS sollte (es bietet sich die Möglichkeit)
 - o Der Nahverkehrs-Takt auf der Bestandsstrecke erhöht werden.
 - o Der Nahverkehr zuverlässiger sein (weniger Verspätungen).
 - o Die Kapazität der Bestandsstrecke für den Güterverkehr deutlich erhöht sein.
 - o Eine Entlastung des Knoten Wunstorf geben.

3. Nutzen der Neubaustrecke
 - Der Nutzen der neuen Strecke ist enorm: Die DB plant mit mindestens 2 ICE pro Stunde pro Richtung über die Strecke zu fahren. Tendenziell werden es sogar mehr
 - o D.h., dass in der Hauptverkehrszeit (14 Stunden) mindestens 28 pro Tag je Richtung fahren, 56 insgesamt
 - o Sind diese nur halb besetzt kommen wir auf mindestens 25.000 Passagiere am Tag auf dieser Strecke**
 - o Eventuell sogar 4 ICE/IC pro Stunde /viertel Stunden Takt realistisch
 - Der Nutzen auf der Bestandsstrecke besteht hauptsächlich in einem zuverlässigen Nahverkehr, welcher momentan Verspätungsanfällig ist
 - o Hauptgrund ist das Warten auf Fernverkehr

** Zum Vergleich: In der Annahme, dass Autos auf der Autobahn alle 5 Sekunden hintereinanderfahren, über 24 Stunden des Tages, dann würden in einer Spur ungefähr 17.000 Autos fahren können. Der Realismus dessen und wie erstrebenswert es wäre, sei dahingestellt.

Die Variante V10

Quelle: https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/pbt/images/V10_title.jpg



Politische Dimension

Schlussendlich bleibt hier die Frage: Warum so einen Antrag beschließen und ist es das Richtige, was wir hier beschließen?

Trocken lässt sich aus Eisenbahninfrastruktureller Sicht hier sagen: Ja, der Neubau ist richtig. Und – die Eisenbahninfrastruktur ist ökologisch um ein wesentliches besser als Straßeninfrastruktur. Erst recht bei ähnlicher Kapazität. Der Neubau dieser Strecken berührt also nicht nur die Belange der durch den Bau betroffenen Regionen, der Fahrgäste, sondern ist auch ein wesentliches Thema im Bereich der Klimaneutralität. Ein attraktiver Nah- und Fernverkehr machen das Auto und Flugzeug auf den Reisen in und zwischen den großen Städten in Deutschland nicht notwendig. Wenn wir als Partei darauf pochen, dass Klimaziele im Bereich Verkehr eingehalten werden sollen, dann müssen wir auch darauf pochen, dass solche Projekte wie die NBS Bielefeld-Hannover realisiert werden, schlussendlich auch die NBS Hamburg-Hannover.

Zum anderen haben wir als Partei damit in Niedersachsen, wenn eine ähnliche Position bundesweit angenommen wird auch dort, ein Alleinstellungsmerkmal. Wir stellen uns hinter die Bahn, insbesondere ihrer Mitarbeiter*innen: Sie halten den schwierigen Betrieb jetzt noch aufrecht, Sie sorgen dafür, dass Menschen ohne Auto weite Strecken reisen können, Sie werden für aus der schlechten Infrastruktur resultierende Verspätungen angegangen und mit Gewalt bedroht, aber es sind auch Mitarbeiter*innen der Bahn, die sich in Bürger*innendialogen hinsetzen und versuchen die Lage sachlich zu erklären. Auch Sie verdienen unseren Respekt und das Vertrauen, dass ihre Arbeit fachlich basiert ist. Genauer zu betrachten, bleiben die (politisch gemachten) Vorgaben.

Wie kann dies also vereint werden? Wir wagen hier einen Vorstoß und sind konsequent für Klimaschutz, wir zeigen Profil und das wir es sind, die sich nicht von einer lauten Minderheit niedermachen lässt. Wir sind für einen besseren Nah- und Fernverkehr für Alle und vertreten dies mit unserer Position und werben für die bessere Anbindung ländlicher Regionen: an der NBS Hamburg-Hannover muss mindestens ein Bahnhof mit angeschlossenen Busterminal bei Soltau/Bispingen gebaut werden, welcher Anschluss an den schnellen Nahverkehr über diese Strecke bietet. Wir müssen diesen schnellen Nahverkehr fordern (Vergleich NBS Ingolstadt-Nürnberg, NBS Ulm-Stuttgart)). Die gesamte politische Lage ist deprimierend in diesem Feld. Lasst uns beginnen das zu ändern und für einen ökologischen und sozialen Fern- und Nahverkehr eintreten!