

Initiative **Deutschlandtakt**



Fakten zu Bahn-Neubauprojekten Hamburg – Hannover und Hannover - Bielefeld

Zugleich Stellungnahme zu
„Gemeinsamer Beschluss der Landesgruppen NRW und Niedersachsen/Bremen
vom 15. Juni 2023“

21. September 2023



Initiative **Deutschlandtakt**



Fahrgastverband PRO BAHN und Initiative Deutschlandtakt

Rainer Engel
Gretchenstraße 26
32756 Detmold

Telefon 05231 300112

E-Mail: engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de



Initiative **Deutschlandtakt**



Die Initiative Deutschlandtakt ist eine Gruppe von unabhängigen Bürgern, die sich für die Verwirklichung des integralen Taktfahrplans einsetzen. Diese Bürger kommen aus verschiedensten Bereichen der Eisenbahnbranche, darunter aus Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs, Fahrgastverbänden und anderen Organisationen. Sie verfolgen diese Ziele ehrenamtlich und uneigennützig.

Weitere Informationen: <https://initiative-deutschlandtakt.de>

Position der Initiative Deutschlandtakt zu den umstrittenen Projekten

- Wir wollen weder 300 km/h noch Neubaustrecken um ihrer selbst willen. Vielmehr muss die Zielfahrzeit zwischen zwei Bahnhöfen und die dafür nötige Zielgeschwindigkeit vom möglichen Fahrplan abgeleitet werden. Weil wir die Bundesregierung von der Richtigkeit dieser Forderung überzeugt haben, ist das Deutschlandtakt-Gutachten in Auftrag gegeben worden.
- Wir stehen zu beiden Planungen: der von der Deutschen Bahn AG und dem von der Bundesregierung erteilten Planungsauftrag.
- Die Zielfahrzeit Hannover – Bielefeld ist von den schon heute geltenden integralen Taktknoten Münster, Hamm und Magdeburg abgeleitet worden und sichert optimale Anschlüsse in Bielefeld, Hannover und Berlin.
- Die Zielfahrzeit Hamburg – Hannover ist von den schon heute geltenden Taktknoten Mannheim, Kassel, Münster, Kiel, Lübeck und Heide (Holstein) abgeleitet und sichert optimale Anschlüsse in Hamburg.
- Die Beibehaltung der heutigen Fahrpläne auf allen Strecken außerhalb der zwei Korridore Hamm – Hannover und Hamburg – Hannover erspart Investitionen in Milliardenhöhe im angrenzenden Netz.
- Die Investitionen in die Strecke Hamburg – Hannover und Hamm – Hannover sind zwar hoch, aber die Investitionen in diese am höchsten nachgefragten Verbindungen haben auch den höchsten Nutzen im Gesamtnetz.
- Zugleich werden auf zwei zentralen Engpass-Strecken maximale Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen.
- Alle Alternativvorschläge erweisen sich bei genauer Prüfung als suboptimal.
- Ein wesentliches Defizit sehen wir allerdings nach wie vor in der Qualität der Information durch die Bundesregierung zu diesen Zusammenhängen.

Weitere Information

<https://neubaustrecke-hamburg-hannover.de/>

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/>

Die aktuelle Fassung dieses Dokuments kann hier heruntergeladen werden:

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/Fakten-zu-Neubaustrecken.pdf>

Arbeitsstand dieses Abdrucks: 13.10.2023

Zusammenfassung

Der Deutschlandtakt ist ein wissenschaftliches, auf Fakten basierendes Gutachten. Bürgerwille kann technische Fakten nicht wegdiskutieren. Die umstrittenen Bahnprojekte sind aber dadurch gekennzeichnet, dass von den Kritikern Fakten ignoriert werden.

- Der dreigleisige Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen ist rechtswidrig, weil die Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit nicht erfüllt werden.
- Der Bau einer Neubaustrecke Hamburg – Hannover entlang A 7 und B 3 ist ökologisch günstiger als der Ausbau der Bestandsstrecke.
- Die Empfehlung für eine Neubaustrecke Bielefeld – Hannover und für 300 km/h beruht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und auf einem Vergleich mit den Fahrplänen, die mit dem in der Region geforderten Ausbau der Bestandsstrecke verbunden wären. Dieser Vergleich und die Prüfung der Alternativen ist in den Jahren 2016 bis 2018 durchgeführt worden.

Der von Kritikern geforderte Ausbau von Bestandsstrecken ist fahrplantechnisch und wirtschaftlich nicht vertretbar. Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist faktisch ein Neubau unter erschwerten Bedingungen, dauert länger und ist teurer.

.

Inhalt

Position der Initiative Deutschlandtakt zu den umstrittenen Projekten	2
Zusammenfassung.....	3
Fakten zu Bahnprojekten in Norddeutschland.....	5
Transeuropäisches Netz	5
Deutschlandtakt	6
Wissenschaftliche Qualität des Deutschlandtakts	7
Wissenschaftliche Grundlagen des Deutschlandtakts	7
Die Gründe für die Fahrzeit Hannover – Bielefeld 31 Minuten.....	8
Die Gründe für die Fahrzeit Hannover - Hamburg	10
Stand der Planung – September 2023.....	11
Stand der Planung Hamburg - Hannover.....	11
Stand der Planung Hannover - Bielefeld	12
Qualität der Planungen der Deutschen Bahn AG.....	12
Forderungen von Bürgerinitiativen	13
Grundlegende Fehler in Gutachten der Bürgerinitiativen	13
Beurteilung der Darstellungen der Kritiker	13
Verwechslung von „Alpha E“ und „optimiertem Alpha E“	14
Dialogforen sind nicht demokratisch legitimiert.....	15
Nutzen für die Region ist vorhanden.....	16
Regionaler Nutzen Neubaustrecke Hamburg - Hannover	16
Regionaler Nutzen Neubaustrecke Hannover – Bielefeld	18
Zusatznutzen NRW - Hamburg	19
Regionaler Nutzen für Nordwest-Niedersachsen.....	19
Ausbau von Bestandsstrecken	20
Ausbau Bestand Lüneburg – Uelzen.....	20
„Alpha E“ und die Umleitung von Güterzügen.....	22
Fazit und Angebot	22
Anhang Behauptungen und die Wahrheit.....	23

Fakten zu Bahnprojekten in Norddeutschland

Transeuropäisches Netz

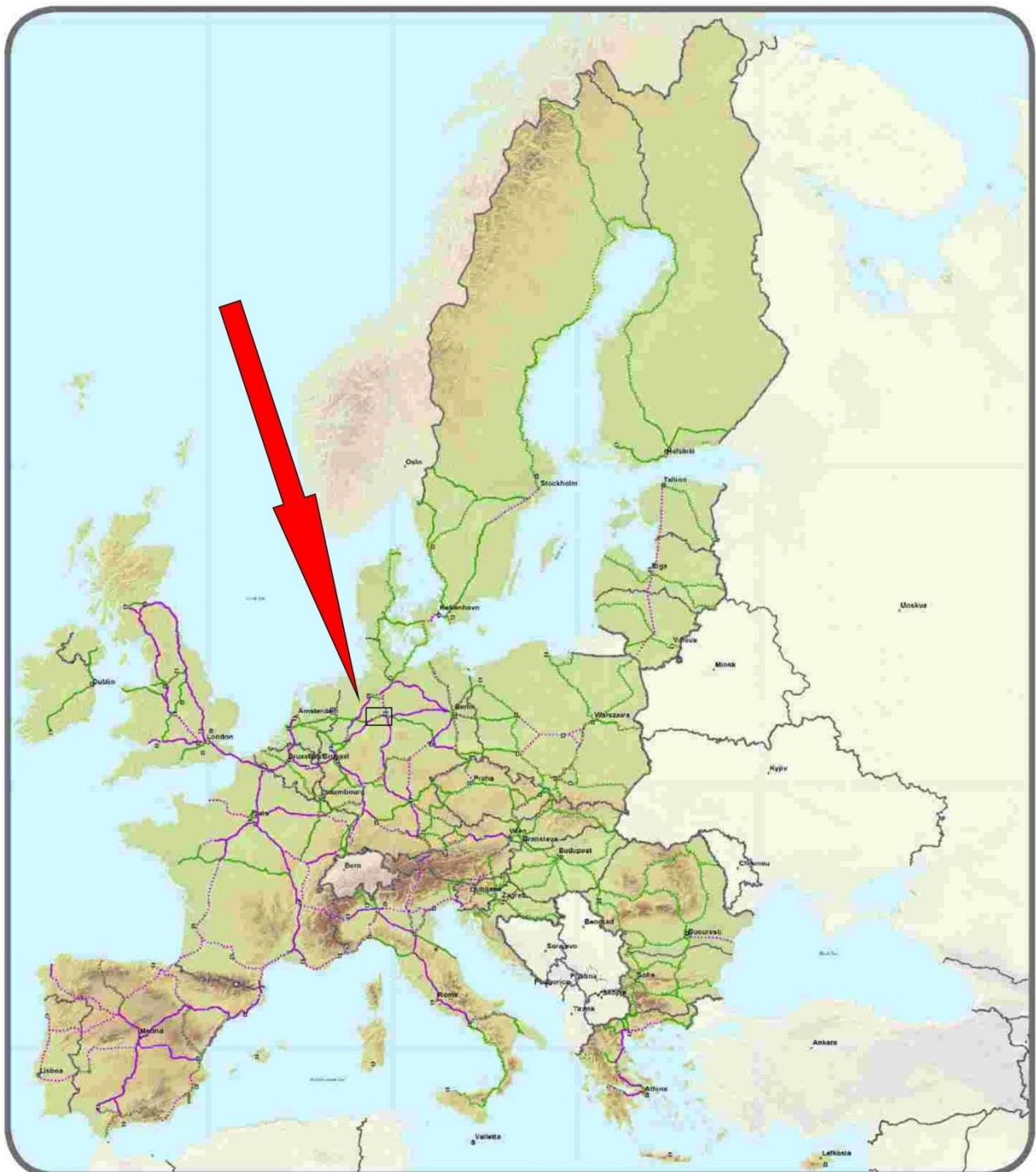
Die geplanten Bahn-Neubaustrecken Hamburg – Hannover und Hannover – Bielefeld sind Teile der transeuropäischen Netze für Hochgeschwindigkeit und Güterverkehr.

Dies ermöglicht, für Vorbereitung und Bau in erheblichen Umfang Zuschüsse der EU in Anspruch zu nehmen (Regelförderung 30 %).

Details:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>

Aus diesem Grund sind diese Neubaustrecken Gegenstand eines Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes: Bundestagsdrucksache 20/6879.



Fakten zu Neubauprojekten Norddeutschland



Deutschlandtakt

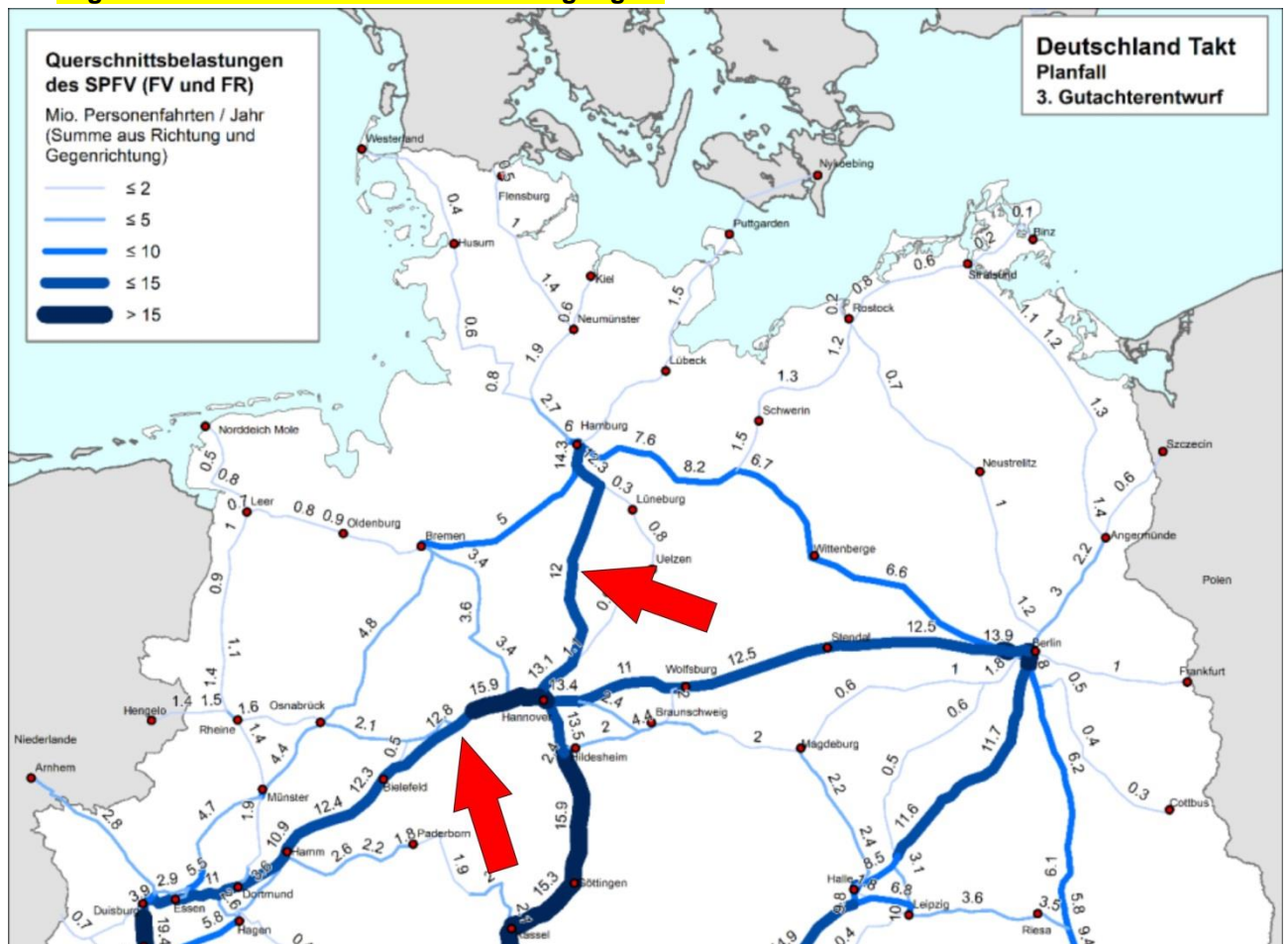
Der Deutschlandtakt verfolgt die Ziele,

- die Engpässe für den Güterverkehr aufzulösen,
- einen bundesweiten integralen Taktfahrplan mit koordinierten Anschlüssen für den Fern- und Regionalverkehr zu ermöglichen und
- gleichzeitig die verkehrspolitischen Ziele für die Schiene (Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr und Steigerung des Marktanteils im Güterverkehr) zu verwirklichen.

Das Gutachten zum Deutschlandtakt hat zur Erreichung dieser Ziele die vorgenannten Neubaustrecken und die zugehörige Zielfahrzeit empfohlen:

- seit dem 1. Entwurf (2018) eine Neubaustrecke Bielefeld – Hannover für 300 km/h mit einer Fahrzeit von 31 Minuten und
- seit dem 3. Entwurf (2021) eine Neubaustrecke Hamburg – Hannover für 250 km/h und einer Fahrzeit Hamburg Hbf – Hannover von 59 Minuten.

Die Vorschläge sind hinsichtlich Fahrzeiten und Kapazitäten wissenschaftlich-technisch abgeleitet und keine willkürlichen Festlegungen.



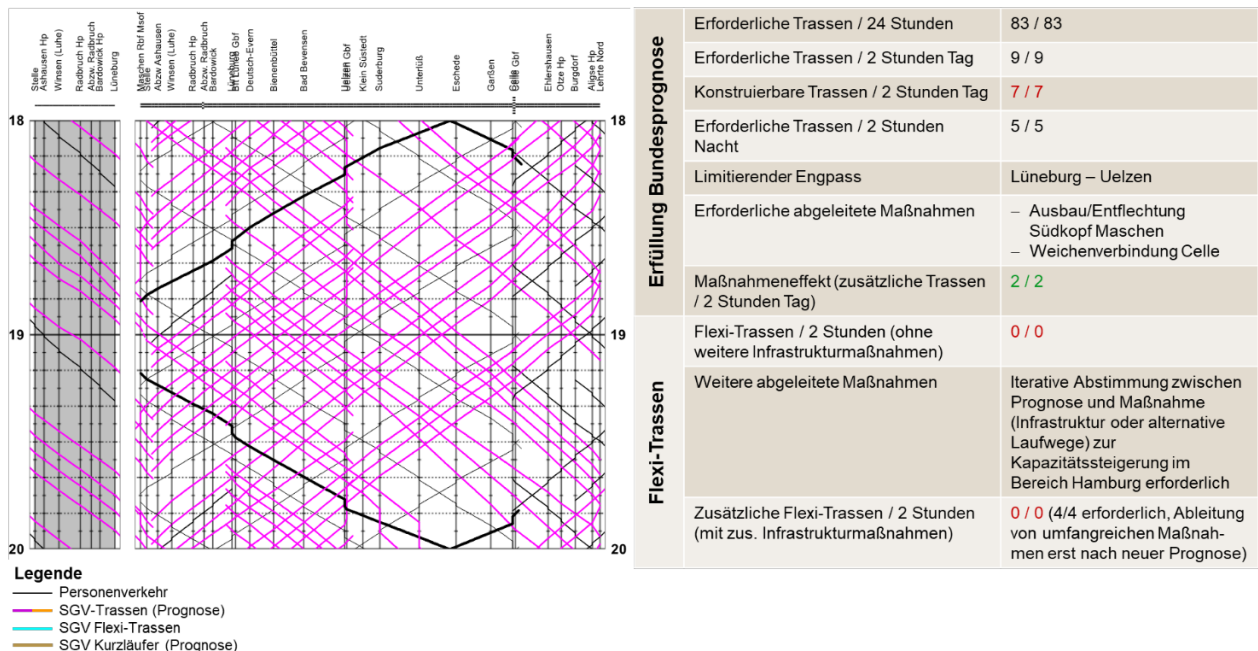
Quelle: Deutschlandtakt-Abschlussbericht S. 150.

Wissenschaftliche Qualität des Deutschlandtakts

Wissenschaftliche Grundlagen des Deutschlandtakts

Hinter den Fahrzeiten, die vom Deutschlandtakt-Gutachten vorgeschlagen werden, stehen wissenschaftlich-technische Erkenntnisse eines sehr komplexen Gutachtens, die nicht nach den Wünschen örtlich Betroffener beliebig abgeändert werden können. So liegen den Fahrzeiten gemäß Deutschlandtakt Untersuchungen zugrunde

- über die vorhandene Infrastruktur und deren Fahrzeiten und deren Leistungsfähigkeit, um zu erkennen, wo Investitionsbedarf vorliegt und wo diese Investitionen den größten Effekt erzielen,
- über die Belegung von Engpass-Strecken wie der Verbindung Hamburg Hauptbahnhof - Hamburg-Harburg und
- über die Belegung der Bahnsteige in zentralen Bahnhöfen mit hoher Belastung wie Hamburg und Hannover,
- bestimmte Streckenfahrpläne für das Gesamtnetz und für alle Verkehrsarten einschließlich Güterverkehr.



Bildfahrplan für eine vom Fernverkehr entlastete Bestandsstrecke Hamburg – Hannover. Quelle: Abschlussbericht Deutschlandtakt, 30.9.2022, Seite 116.

Die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs hängt ab

- von der Geschwindigkeit, die die Infrastruktur zulässt,
- damit von Kurvenradien und
- von der verwendeten Sicherungstechnik,
- der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge,
- der Interoperabilität der Fahrzeuge, die ihren freizügigen europaweiten Einsatz sichert,
- von der Netzwirkung, also der Koordination von Fahrplänen über Einzelstrecken hinaus.

Das Gutachten zum Deutschlandtakt hat alle diese Bedingungen berücksichtigt und zu einem Optimum entwickelt. Der Spielraum für Änderungen ist in der Regel gleich null, in Einzelfällen sind Optimierungen noch möglich, die aber eine netzweite Betrachtung erfordern und in der Regel Investitionen an anderer Stelle und damit Eingriffe in die Rechte von Bürgern und in die Umwelt nach sich ziehen.

Schon wenige Minuten Abweichung von der vorgesehenen Zielfahrzeit für einzelne Linien führen in aller Regel dazu,

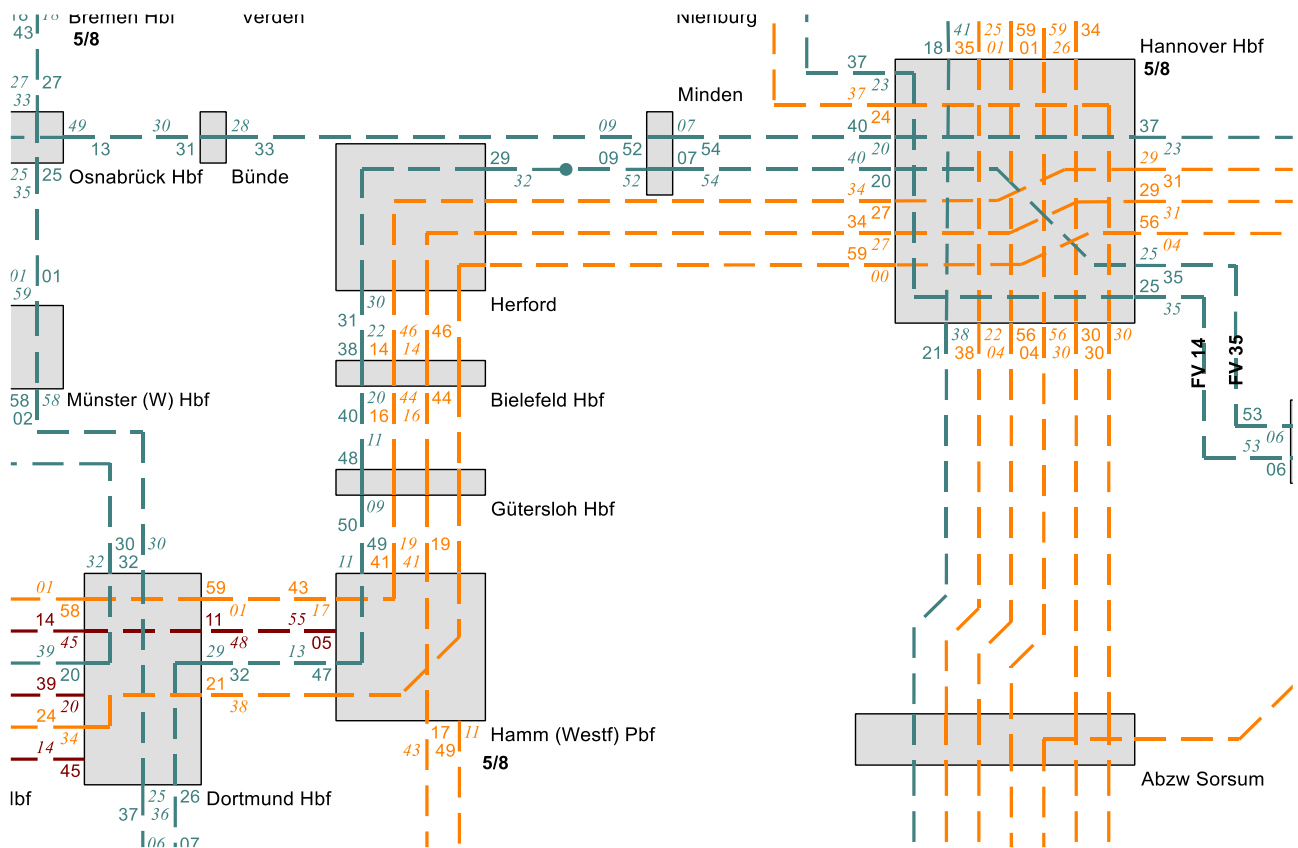


- dass wichtige Anschlüsse im Fern- und Regionalverkehr nicht erreicht werden,
- dass sich die Fahrzeit in Umsteigeverbindungen um 30, 60 oder 120 Minuten verlängert,
- dass Züge theoretisch gleichzeitig das gleiche Gleis und den gleichen Bahnsteig nutzen müssen und der Konflikt nur durch weitere Verlängerungen der Fahrzeit gelöst werden kann,
- dass damit die Kapazität der Gesamtstrecke drastisch herabgesetzt wird
- und dass damit die Wirtschaftlichkeit einer Investition so absinkt, dass sie haushaltsrechtlich nicht mehr zulässig ist.

Die beim Ausbau der Bestandsstrecken erzielbaren Fahrzeiten sprengen den Deutschlandtakt. Letztlich ist damit die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Bestandsstrecken nicht feststellbar, so dass die Durchsetzung gegen Haushaltsrecht verstößt.

Die Gründe für die Fahrzeit Hannover – Bielefeld 31 Minuten

Ein Fahrplan mit einer Fahrzeit Bielefeld – Hannover von 41 Minuten und Hamm – Hannover von 68 Minuten ist mit dem „Zielfahrplan 2030“ geprüft und im Jahre 2017 aufgrund des mangelhaften Ergebnisses verworfen worden.



Auszug aus dem „Zielfahrplan 2030“, SMA im Auftrag des BMVI, 18.5.2017.

Der vorstehende Fahrplan beruht darauf, den Knoten Hannover zu erhalten. Die Folge wären Wartezeiten auf Anschlüsse in Hamm und Hagen von 20 Minuten, so dass die Investitionen in der Ausbau wirkungslos gewesen wären. Inzwischen sind durch Investitionen für den Rhein-Ruhr-Express Fakten geschaffen, die die Realisierung dieses Fahrplans nicht mehr zulassen. Die Konsequenz – übereinstimmend mit allen Kritikern! – ist, dass der Knoten Hamm und das Fahrplankonzept westlich davon erhalten bleiben muss und eine längere Fahrzeit nach Osten



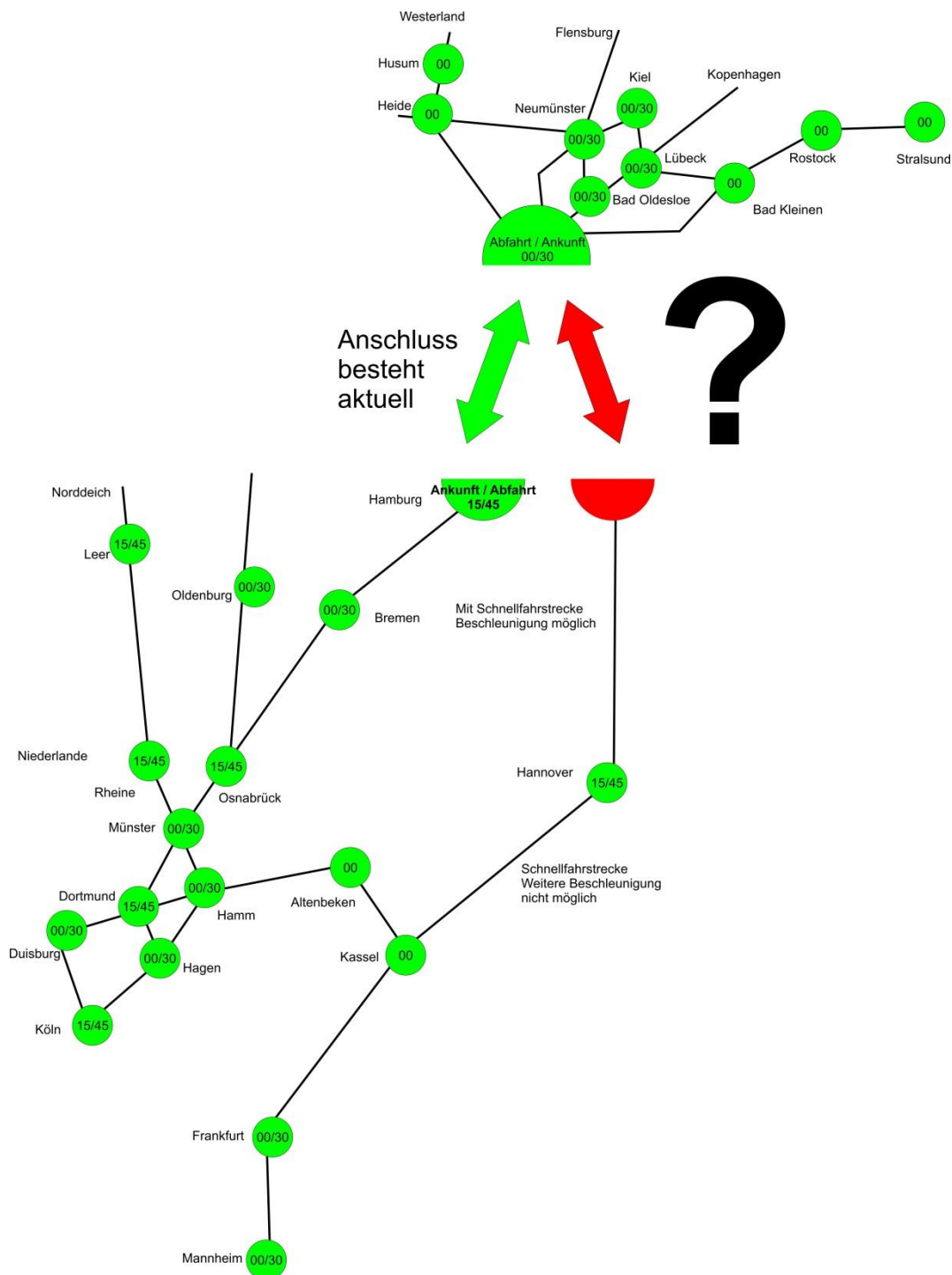
notwendig ist. Dies führt zu entsprechenden Anschlussverlusten in allen Knoten östlich von Hannover.

- Westlich von Hamm und östlich von Hannover besteht bereits heute ein schlüssiges Taktsystem, das vom Fernverkehr bis in die Winkel der Regionen reicht. **In diesem Bereich sind keine erheblichen Investitionen notwendig.**
- Im integralen Taktfahrplan markieren die Knoten Hamm und Hannover zur vollen und halben Stunde die jeweiligen äußeren Positionen dieser Taktsysteme.
- **Die Fahrzeit Hamm – Hannover beträgt heute 76 Minuten. Sie muss auf 54 Minuten (Knotenabstand 60 Minuten) gekürzt werden, damit der maßgebliche Anschluss nach Münster hergestellt werden kann, was einer Verkürzung der Fahrzeit Münster – Hannover um 30 Minuten entspricht.**
- **. Die erforderliche Fahrzeitverkürzung kann nur unter Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h möglich gemacht werden.**

Hinweis: Die in der Skizze angegebenen Zeiten sind Knotenzeiten, die Differenz zwischen den Knoten ist länger als die reale Fahrzeit, da die Zeit für das Umsteigen und gegebenenfalls für aufeinander folgende Züge berücksichtigt werden muss.



Die Gründe für die Fahrzeit Hannover - Hamburg



- Von Stralsund und Westerland (Sylt) bis Köln reicht ein schlüssiges Taktsystem, das so gut wie keine Investitionen verlangt.
- Damit sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Hamburg definiert.
- **Optimale Anschlüsse für die Linie Basel – Mannheim – Frankfurt – Hamburg können daher in Hamburg nur hergestellt werden, wenn diese auf die Ankunfts- / Abfahrtszeit der Linie nach Köln optimiert wird.**
- **Da die Linie Hamburg – Mannheim (- Basel / Stuttgart) bereits in den Knoten Mannheim, Frankfurt und Kassel auf optimale Ankunfts- / Abfahrtszeiten optimiert ist, ist die Beschleunigung Hannover – Hamburg notwendig.**



Stand der Planung – September 2023

Stand der Planung Hamburg - Hannover

Ergebnisse der Bewertung der Varianten viergleisiger Ausbau Hamburg - Hannover				
Projekt	4 Gleise Bestand	Bestandsnah	Neubau A 7	Neubau A 7 / B 3
Betrieblich optimal	Nein	eingeschränkt	Ja	Ja
Deutschlandtakt erfüllbar	Nein	mit 300 km/h	mit 250 km/h	mit 250 km/h
Bauphase Beeinträchtigung	sehr groß	groß	gering	gering
Nahverkehr	Stundentakt auf Bestand	Stundentakt auf Bestand	Halbstundentakt auf Bestand + Express Soltau - Hamburg	Halbstundentakt auf + Express Soltau - Hamburg und Celle - Soltau
Bauzeit	40 Jahre	30 Jahre	20 Jahre	20 Jahre
Realkosten	130%	115%	115%	100%
Nutzen-Kosten Verhältnis	extrem negativ	negativ	knapp negativ	positiv
Betroffenheiten	Relative Faktoren bezogen auf die Variante Neubau A7/B3			
Wohnen				
Wohngebiete Fläche	2,5	2,0	1,2	1,0
Gebäude Abriss	6,1	2,8	1,1	1,0
Schall (Wohneinheiten)	2,5	2,3	0,9	1,0
Erschütterung (Wohneinheiten)	2,8	2,8	0,1	1,0
Lebensgrundlagen				
Freiraum	1,9	0,6	12,1	1,0
Landwirtschaft	5,7	16,3	20,9	1,0
Trinkwasser	1,4	1,3	2,6	1,0
Erholung	0,4	0,8	1,6	1,0
Naturschutz				
Naturschutzgebiete	23,5	13,6	4,3	1,0
Natura 2000	3,5	3,1	1,1	1,0
besondere Biotop	1,2	1,5	1,3	1,0
FFH-Gebiet	0,9	3,2	1,0	1,0

Diese Daten sind seit April 2023 bekannt und aus zuverlässiger Quelle übermittelt und weiterverarbeitet. Eine Prüfung ist nicht möglich, da die Grundlagen geheim gehalten werden.

Die Bundesregierung hat schriftlich ausdrücklich bestätigt, dass der viergleisige Ausbau Hamburg – Hannover Gegenstand des Auftrags ist.

Für Hamburg - Hannover sind Trassen einschließlich des viergleisigen Ausbaues ausgeplant, die Vergleichsergebnisse liegen der Bundesregierung und auch uns vor (siehe oben).

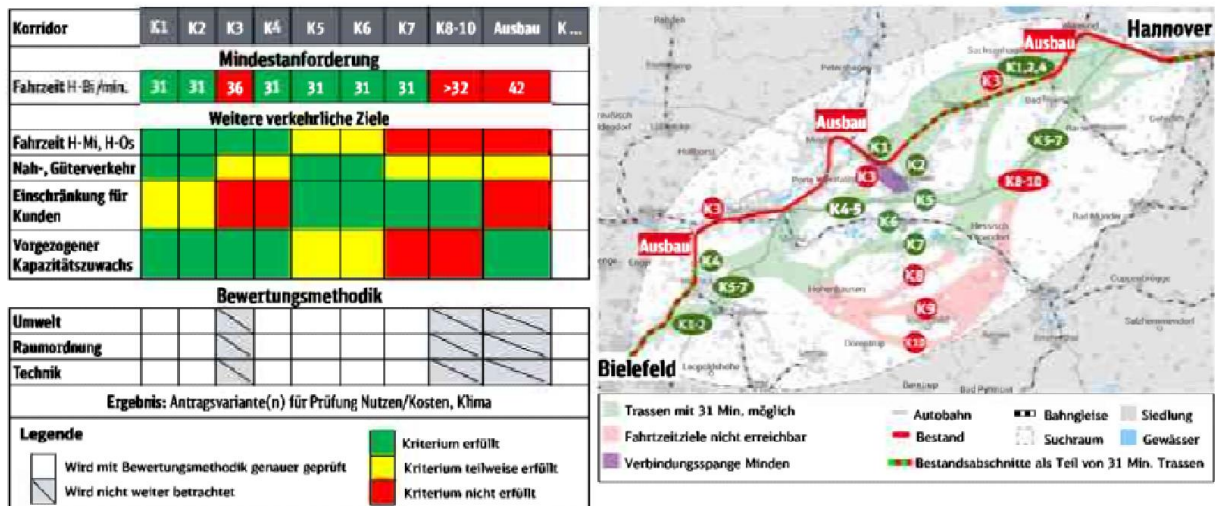
Eine vertiefte Erläuterung ist hier nachzulesen:

<https://neubaustrecke-hamburg-hannover.de/daten-zu-trassenvarianten-vertiefte-interpretation/>



Stand der Planung Hannover - Bielefeld

Ergebnis: Korridore erreichen in großen Bereichen 31 Minuten Fahrzeit für H-Bi, die Mindestanforderung.



Quelle Deutsche Bahn AG https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2022-01-31_h-bi_7_plenum-folien_02.pdf Seite 15

Für Hannover - Bielefeld liegen Grobtrassen einschließlich einer ersten Auswertung sowie einer Darstellung des regionalen Nutzens vor. Zurzeit werden die Grundlagen für den Vergleich der Trassen geschaffen und Gutachten über die Machbarkeit zu Einzelfragen erstellt.

Qualität der Planungen der Deutschen Bahn AG

Anders als in früheren Planungsprozessen (Y-Trasse, Stuttgart 21, Karlsruhe – Basel) plant die Deutsche Bahn AG auf der Grundlage fahrplanbasierter Vorgaben des Deutschlandtakts und verwendet bei der Findung von Trassen eine umfassende, weiträumige Analyse aller maßgeblichen Raumwiderstände und der umfassenden Prüfung von Alternativen. Ermöglicht wird das heutige Planungsverfahren durch eine flächendeckende Bestandsaufnahme in digitaler Form, die mit hochentwickelnden Planungstools den Vergleich von vielen Varianten in sehr kurzer Zeit ermöglicht. Ergänzend werden zu Einzelfragen der Machbarkeit Fachgutachten eingeholt. Damit wird bereits in der Vorplanung eine Qualität erreicht, die so gut wie gerichtsfest ist.

Die Vorstellungen über die Arbeitsweise der DB, die bei Kritikern der Neubauprojekte vorhanden sind, sind hingegen auf dem Stand der 1990er Jahre stehengeblieben und ignorieren die Fortentwicklung und werden durch Verschwörungserzählungen ergänzt.

Forderungen von Bürgerinitiativen

Bürgerinitiativen fordern stattdessen

- Für Hannover – Bielefeld nur den „Ausbau der Bestandsstrecke“ bzw. den bestandsnahen Ausbau des Abschnitts Hannover – Minden. Je nach Betroffenheit unterscheiden sich die Forderungen. Als Zielfahrzeit wird eine Fahrzeit von 41 Minuten genannt.
- Für Hamburg – Hannover den Verzicht auf eine Neubaustrecke und lediglich ein drittes Gleis Lüneburg – Uelzen.

Diese Vorstellungen der Bürgerinitiativen sind nicht Gegenstand der Planung, weil sie Ziele des Deutschlandtakts hinsichtlich Fahrzeit, Anschlüssen und Kapazität nicht erfüllen können.

Grundlegende Fehler in Gutachten der Bürgerinitiativen

Gutachten im Auftrag der Bürgerinitiativen sind in aller Regel so mangelhaft, dass sie wertlos sind.

- Unrealistisch kurze Haltezeiten von Regionalzügen von 24 Sekunden als Basis von Kapazitätsberechnungen (Vieregg betreffend Hamburg – Hannover).
- Zahllose Mängel bei Trassen und Fahrplänen (Stefan Schröder betr. Hannover – Bielefeld).
- CO₂-Ausstoß von thermischen Prozessen und Strom auf Basis Kohle für Baumaßnahmen der Zukunft und ungeprüfte Übernahme von Vorgaben des Auftraggebers (Rademacher zu Hannover – Bielefeld).

Beurteilung der Darstellungen der Kritiker

- Keine Bürgerinitiative und kein anderer Kritiker der Neubauprojekte (Hesse, Vieregg, Dörsam, Stefan Schröder, Breimeier) hat bisher eine Fahrplanberechnung vorgelegt, die die Integration anderer Fahrzeiten für den Fernverkehr und den Güterverkehr in den Deutschlandtakt nachweist. Alle bisherigen Vorschläge sind rudimentär und ignorieren Fahrplanprobleme und Wirkungen, die außerhalb ihres Blickwinkels liegen.
- Zur Verbindung Hamburg – Hannover werden die Anforderungen des Deutschlandtakts und anderer Prognosen an die erforderliche Kapazität ignoriert.
- Die Vorstellungen von Kritikern der Neubaustrecke Hamburg – Hannover sind der „Gläsernen Werkstatt“ durch die Deutsche Bahn widerlegt worden.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Argumenten der Kritiker ist hier veröffentlicht:

<https://neubaustrecke-hamburg-hannover.de/>

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/>



Verwechslung von „Alpha E“ und „optimiertem Alpha E“

Trivialbezeichnung	Alpha E	optimiertes Alpha E
Angaben Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 Stand 2018		
Projektnummer	2-003-v02	2-003-v03
Maßnahmetitel	Alpha E **	optimiertes Alpha E mit Bremen
Teilmaßnahmen*	ABS Lüneburg - Uelzen	ABS/NBS Hamburg – Hannover
Maßnahmenbeschreibung*	3. Gleis Lüneburg - Uelzen	3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen); ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h
Nutzen-Kosten-Verhältnis*	0,6	1,0
* gekürzt auf hier relevante Angaben		
Weitere Informationen		
Dokument (Herkunft)	Abschlussdokument Dialogforum Schiene Nord	Bundesverkehrswegeplan
aus dem Jahr	2015	2016
Autor	Dialogforum Schiene Nord	Bundesregierung
Legitimation des Autors	keine, willkürlich zusammengesetzt ohne rechtliche Grundlage	Grundgesetz: demokratisch gewählt
Wirtschaftlichkeit nachgewiesen	nein	ja
Prüfergebnis für Bundesverkehrswegeplan	Verworfen	Aufgenommen
Nennung im Gesetz	keines	Bundesschienenwegeausbaugesetz

* gekürzt auf den hier maßgeblichen Text

** vorher „optimiertes Alpha“, siehe <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V02/2-003-V02.html>

Quelle

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V02/2-003-V02.html

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html

Erläuterung „Optimierung“:

Es gab zwei Schritte der Optimierung:

Der Beschluss des „Dialogforum Schiene Nord“ wurde in einem ersten Schritt optimiert und in der ersten Version zum „optimierten Alpha“ (ohne „E“ genannt).

Da die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben war, wurde weiter optimiert zum „optimierten Alpha E“ (rechte Spalte), indem der viergleisige Ausbau für die Gesamtstrecke Hamburg - Hannover hinzugefügt wurde.

Dialogforen sind nicht demokratisch legitimiert

Bürgerwille kann technische Fakten nicht wegdiskutieren. Die umstrittenen Bahnprojekte sind aber dadurch gekennzeichnet, dass Fakten ignoriert werden.

Bürgerwille wird nach dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland über den Deutschen Bundestag und die Bundesregierung umgesetzt. Diese haben die gesamte Bevölkerung zu vertreten, nicht nur die Betroffenen.

Bürgerinitiativen sind dazu angetreten, diese Prinzipien außer Kraft zu setzen.

- Hinsichtlich beider Neubaustrecken waren die meisten Teilnehmer der Dialoge von vornherein dazu angetreten, das Projekt zu verhindern und die Ziele des Planungsauftrages der Bundesregierung zu torpedieren.
- Bereits die Einrichtung des „Dialogforums Schiene Nord“ diente dem Ziel, eine Neubaustrecke Hamburg – Hannover zu verhindern, was mit der Auswahl der Teilnehmer und der Ausladung von potenziellen Befürwortern einer Neubaustrecke unterstrichen wurde.
- In Sachen Hamburg – Hannover wird die Veränderung der Ziele durch den Deutschlandtakt seit dem „Dialog“ nicht akzeptiert.
- Damit wird über die Öffentlichkeitsbeteiligung versucht, die demokratischen Strukturen zu umgehen und die Berücksichtigung der Interessen von Bürgern zu verhindern, die nicht unmittelbar betroffen sind,
- In Sachen Hannover – Bielefeld wird damit versucht, das Gesetz (§ 5 MgvG) zu unterlaufen.

Öffentlichkeitsbeteiligung setzt zunächst voraus, dass Bürger den Darlegungen der technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen eines Projekts zuhören, sie selbständig prüfen und Fachkunde entwickeln, letztlich aber die Ziele als Grundlage der weiteren Arbeit akzeptieren.

Öffentlichkeitsbeteiligung dient dazu, das Projekt im Detail zu verbessern, nicht aber die Ziele des Projekts zu torpedieren. Über die Ziele eines bundespolitisch relevanten Bauprojekts zu entscheiden, ist Sache der demokratisch legitimierten Bundesregierung und des Deutschen Bundestages, nicht aber die Aufgabe von Foren ohne demokratische Legitimation. Aus dem Text von § 5 des MgvG, das für Hannover – Bielefeld gilt, ist dies eindeutig abzulesen.

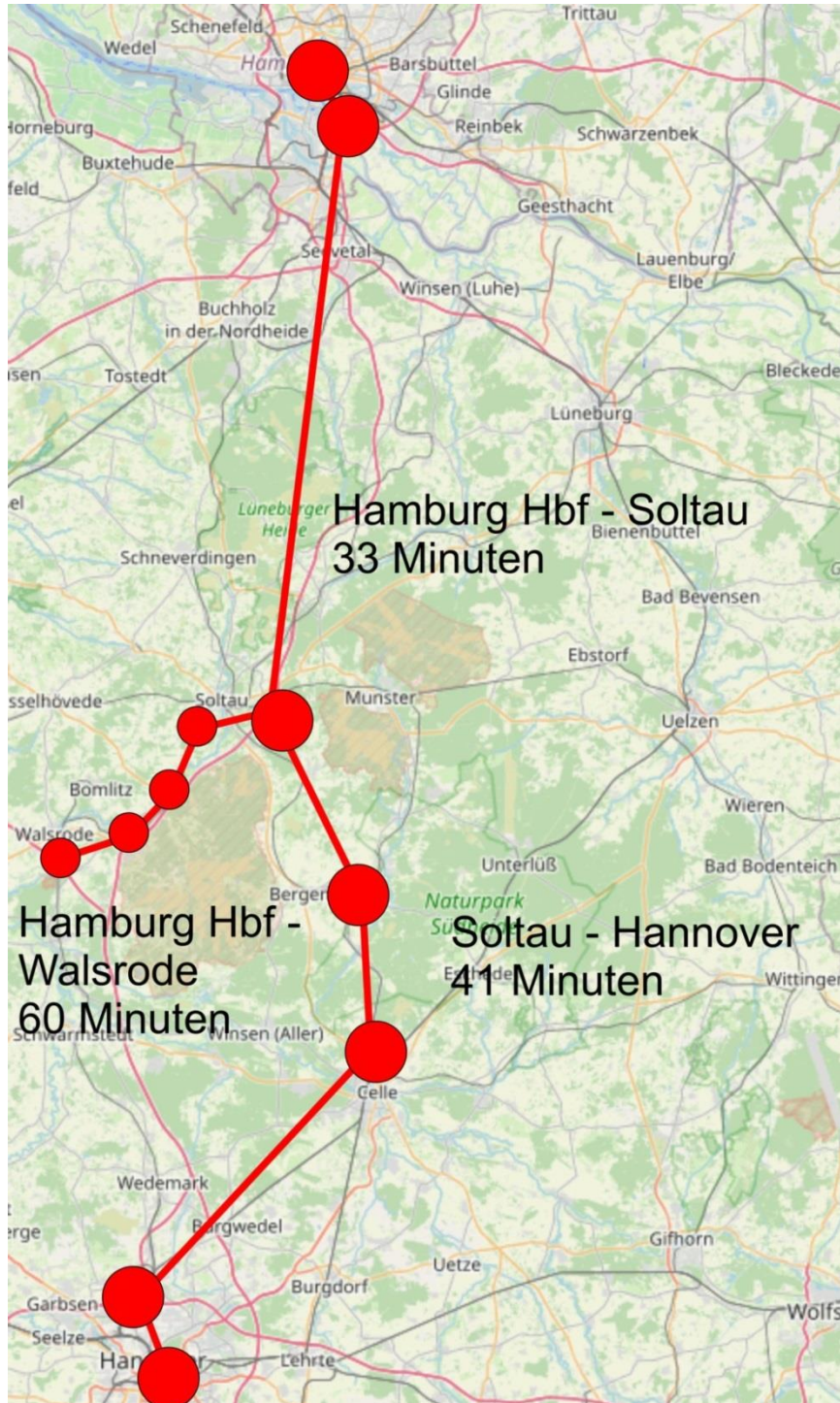
Nutzen für die Region ist vorhanden

Regionaler Nutzen Neubaustrecke Hamburg - Hannover

Der Zusatznutzen ist hier detailliert dargestellt:

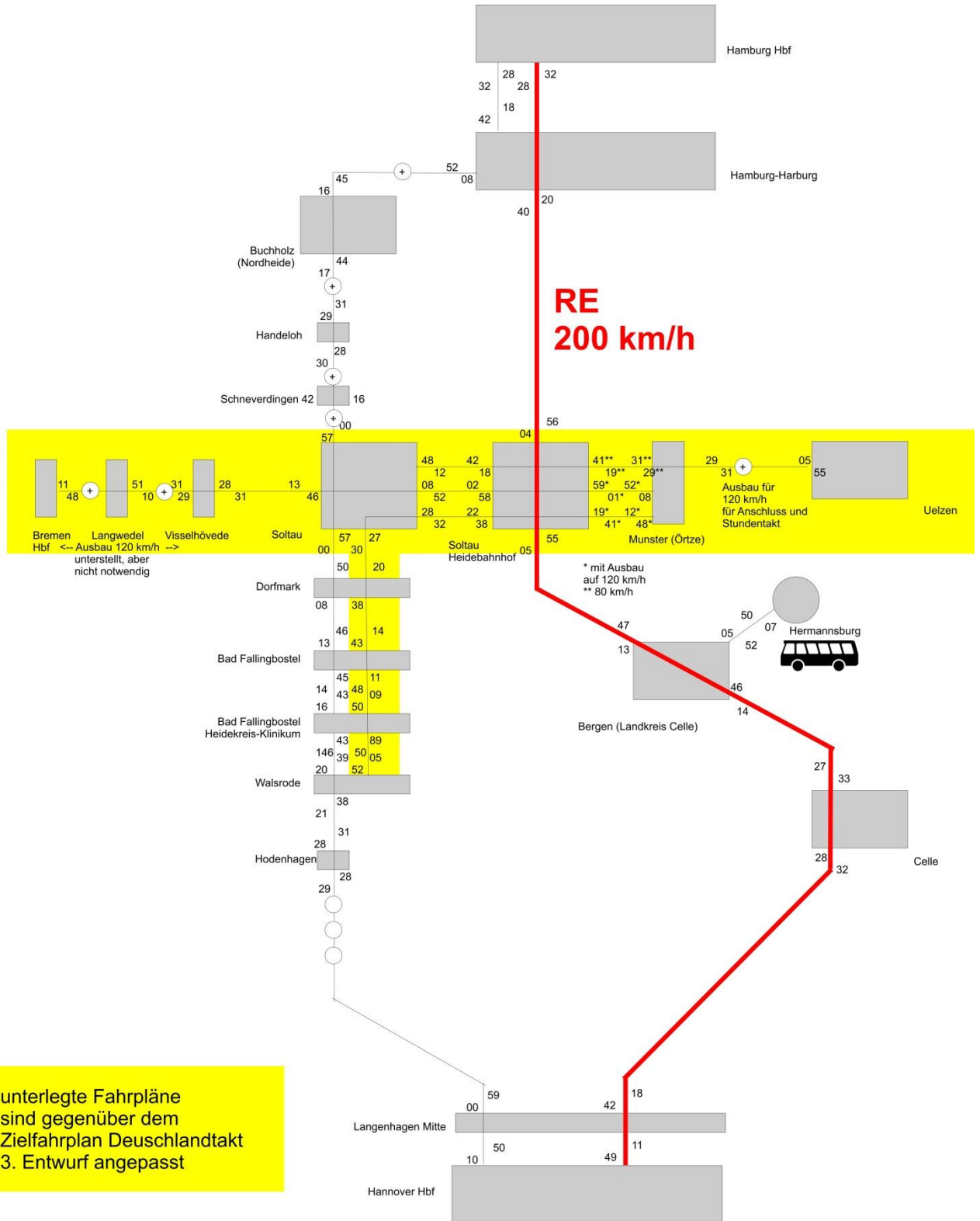
<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/Zusatznutzen-Neubaustrecke-Hannover-Hamburg.pdf>

Der regionale Nutzen einer Neubaustrecke, insbesondere in der Variante Soltau – Celle, ist unter anderem durch schnellen Regionalverkehr über die Neubaustrecke außerordentlich hoch. Die Initiative Deutschlandtakt hat diesen Nutzen umfassend dargestellt:



Zusatznutzen im Überblick

Initiative Deutschlandtakt



Zusatznutzen anhand eines Detailfahrplans auf der Grundlage des Deutschlandtakt-Zielfahrplans 3. Entwurf



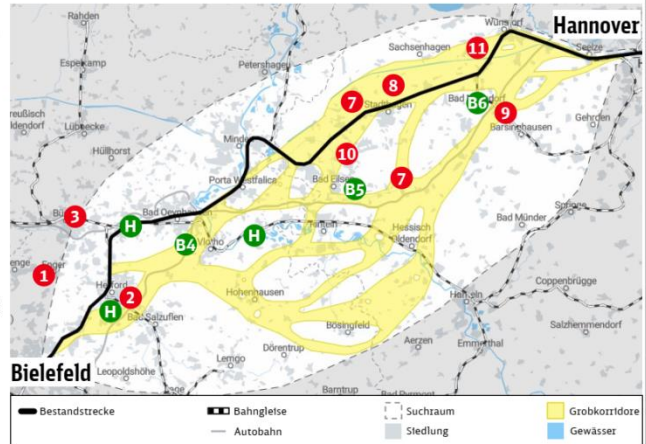
Regionaler Nutzen Neubaustrecke Hannover – Bielefeld

Der regionale Nutzen der Neubaustrecke Bielefeld – Hannover wurde von der DB im 7. Plenum vorgestellt:

Viele Korridore ermöglichen Verbesserungen für Reisende im Nahverkehr.



- 1 Das Konzept S-Bahn OWL braucht mehr Gleise für **mehr Züge und neue Halte**: Löhne-Gohfeld, Herford Gaußstr., Vlotho, (Detmold Süd, Nieheim-Himmingsh.)
- 2 Die Strecke Herford–Bad Salzuflen **ohne Umstieg** an Bielefeld anbinden für Kurgäste und Touristen.
- 3 Züge nach **Osnabrück** und **Amsterdam** beschleunigen.
Betriebsbahnhöfe am Neubau bieten **neue Halte** in Möllbergen **B4** im Auetal **B5** oder in Nenndorf **B6**
- 7 Ein **schneller Nahverkehr** wird möglich (wie München–Nürnberg-Express).
- 8 **Mehr Kapazität** zwischen Hannover und Minden.
- 9 Die Strecke 1761 (Deisterbahn) könnte angebunden werden für eine **direkte und schnelle Verbindung Hannover–Barsinghausen**.
- 10 Verbesserte Anbindung an die reaktivierbare Strecke 9177 Rinteln–Stadthagen.
- 11 Ein entlasteter Knoten Wunstorf **verbessert die S-Bahn** in der Region Hannover und im Schaumburger Land. Geplante **Reaktivierungen** werden angebunden (Bokeloh–Steinhude).

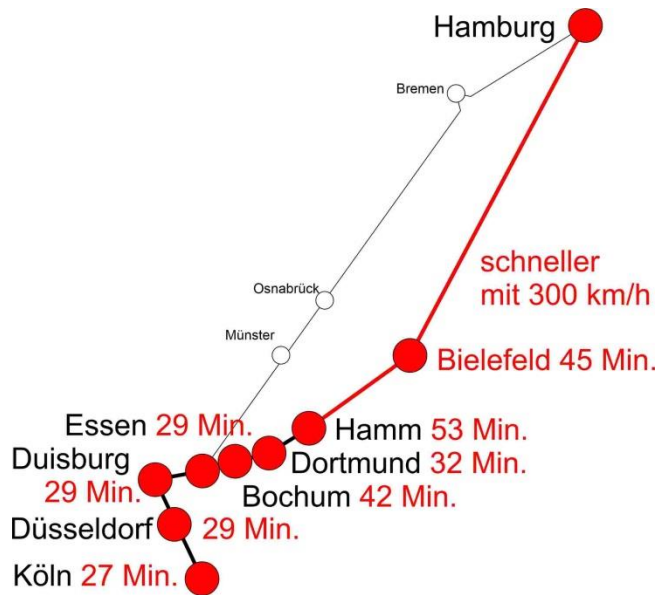


Quelle Deutsche Bahn AG https://www.hannover-bielefeld.de/system/files/unterlagen/2022-01-31_h-bi_7_plenum-folien_02.pdf Seite 17.



Zusatznutzen NRW - Hamburg

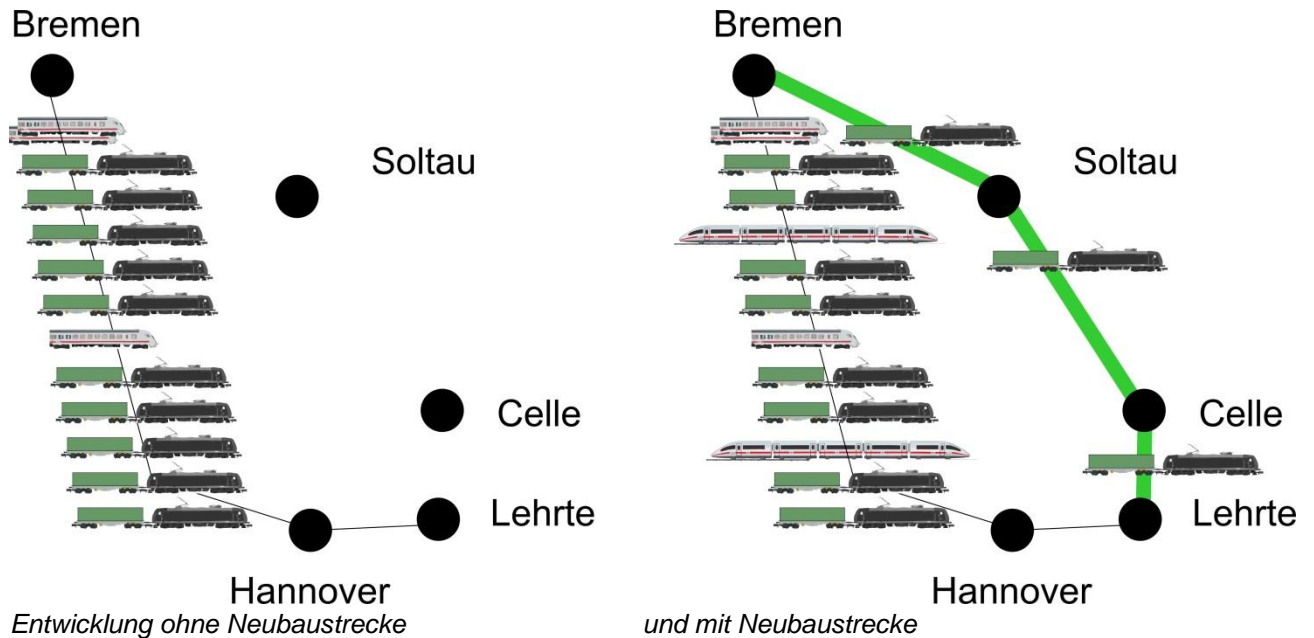
Weiter ist die Neubaustrecke Hamburg – Hannover Voraussetzung für eine drastisch verbesserte Anbindung von Nordrhein-Westfalen nach Hamburg und Skandinavien sowohl im Fernverkehr wie im Güterverkehr:



Verbindung Rhein/Ruhr - Hamburg

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/hamburg-nrw-via-bielefeld.pdf>

Regionaler Nutzen für Nordwest-Niedersachsen



Mit einer kurzen Verbindung – Reaktivierung vorhandener Gleise! - kann eine Neubaustrecke nach Soltau und über die Amerika-Linie nach Bremen verbunden werden. Die ermöglicht, Güterzüge von der überlasteten Route über Nienburg abzuziehen und Platz zu machen für einen halbstündlichen Fernverkehr Hannover – Bremen und weiter nach Bremerhaven / Wilhelmshaven.

Ausbau von Bestandsstrecken

Der Ausbau von Bestandsstrecken ist weder schneller noch billiger. Der Ausbau von Bestandsstrecken ist ein Neubau auf vorhandenen Grundstücken unter erschwerten Bedingungen.

Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist – bei uneingeschränkt laufendem Betrieb - zeitlich niemals schneller zu realisieren als ein Neubau. Dies erfordert, je nach Lage vor Ort, zusätzliche Gleise mal auf der einen Seite, mal auf der anderen Seite und gegebenenfalls auf beiden Seiten zu verlegen. Ein solches Vorgehen erfordert den abschnittswise Bau und die jeweilige Anpassung der vorhandenen Gleisanlagen. Im Ergebnis kommt der Ausbau dem Neubau unter Mitverwendung der vorhandenen Trasse gleich. Da der laufende Betrieb aufrechterhalten werden muss, müssen Seitenwege als Baustraßen außerhalb der späteren Gleislage angelegt werden, was wertvolles Ackerland kostet oder den Abriss von Gewerbe- und Wohngebäuden bedingt. Da während der Bauzeit langsamer gefahren werden muss, kann der Bau nicht an der ganzen Strecke zur gleichen Zeit erfolgen. Brücken über die Bahn und Durchfahrten unter der Bahn müssen in der Regel voll gesperrt oder daneben neu errichtet werden. Trotz solchen Vorgehens muss der Bahnbetrieb immer wieder voll gesperrt werden, um neu gebaute Teilstücke anzuschließen. Die Verbindung von Nürnberg nach Bamberg wird gegenwärtig so ausgebaut und ist trotz 20 Jahre Bauzeit noch lange nicht fertig und damit nicht leistungsfähiger als vor Baubeginn. Die Fahrgäste an dieser Bahnlinie mussten bisher Vollsperrungen von mehr als einem Jahr in vielen Sperrphasen hinnehmen, darunter einer Vollsperrung von 9 Monaten am Stück. Während dieser Zeit mussten Fahrgäste mit dem Ersatzbus vorliebnehmen; die Fernverkehrszüge wurden weiträumig umgeleitet - mit entsprechenden Verspätungen.

Für einen Ausbau von 1 auf 2 Gleise bei sehr viel geringerem Bauvolumen auf der Strecke Rotenburg - Verden wird eine Vollsperrung von 5 Jahren vorausgesetzt.

Ein solches Bauverfahren ist für die Strecke Hamburg – Hannover nicht verantwortbar, da keine Umleitung zum Hafen Hamburg besteht, die den zusätzlichen Verkehr aufnehmen könnte. Bereits die beabsichtigte Generalsanierung wird zu sehr weiträumigen Einschränkungen des Reisezugverkehrs sowie zu erheblichen Einschränkungen des Gesamtverkehrs auf angrenzenden Strecken wie Hannover – Verden, Buchholz - Hannover und Wittenberge – Hamburg führen. Das mag für ein halbes Jahr vertretbar sein, nicht aber wiederkehrend für viele Jahre.

Für die Strecke Hannover – Bielefeld ist dieses Verfahren nicht verantwortbar, weil umgeleitete Züge eine Verspätung von bis zu 2 Stunden hinnehmen müssen und eine Region mit einer Million Einwohnern vom Schienenfernverkehr abgehängt wird.

Der Verweis auf steigende Kosten ist inhaltslose Polemik. Die absoluten Beträge steigen lediglich, weil neuere Daten über die Baukosten verwendet werden.

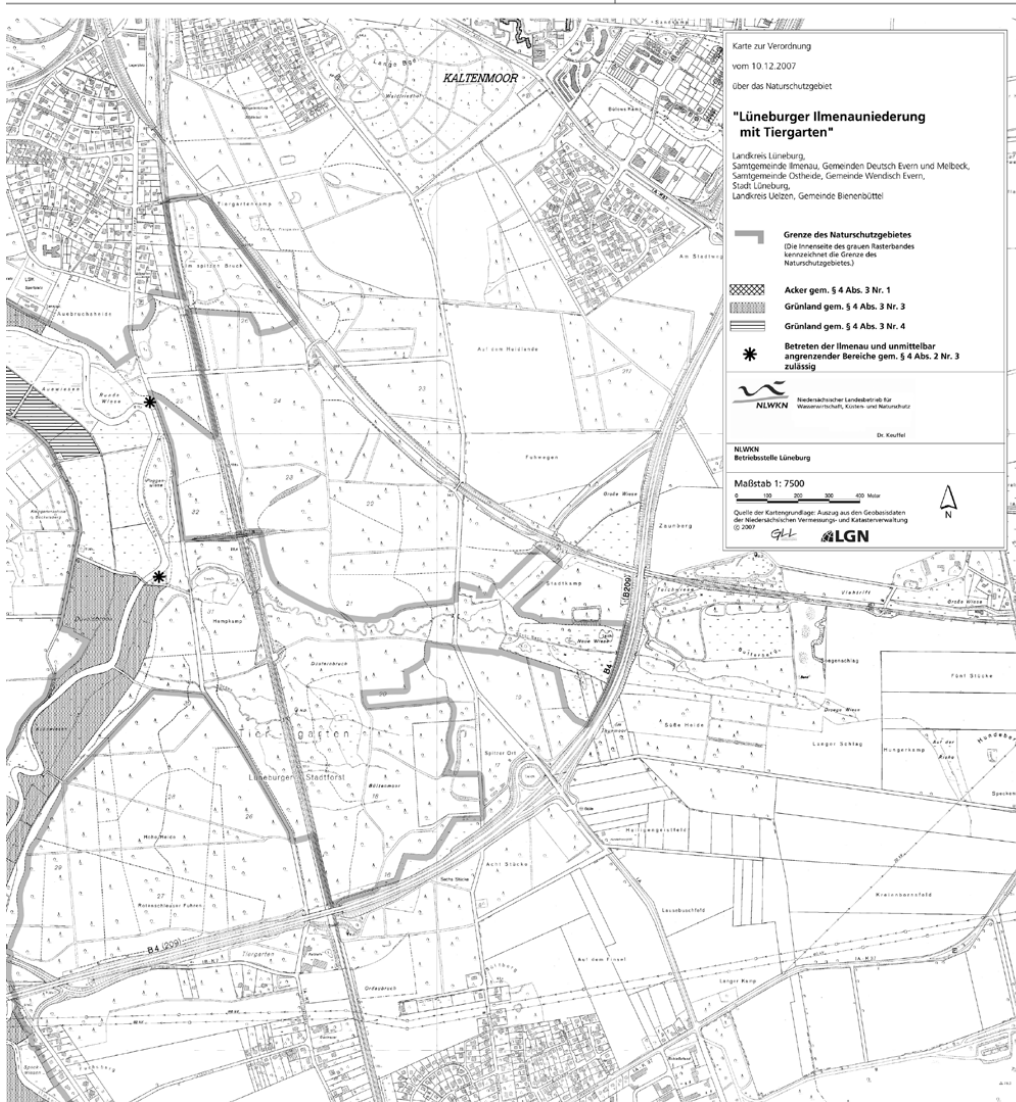
Ausbau Bestand Lüneburg – Uelzen



Mitten durch die Bebauung von Bad Bevensen ist ein hoher Damm zu verbreitern: Mühlenstraße, Bad Bevensen.



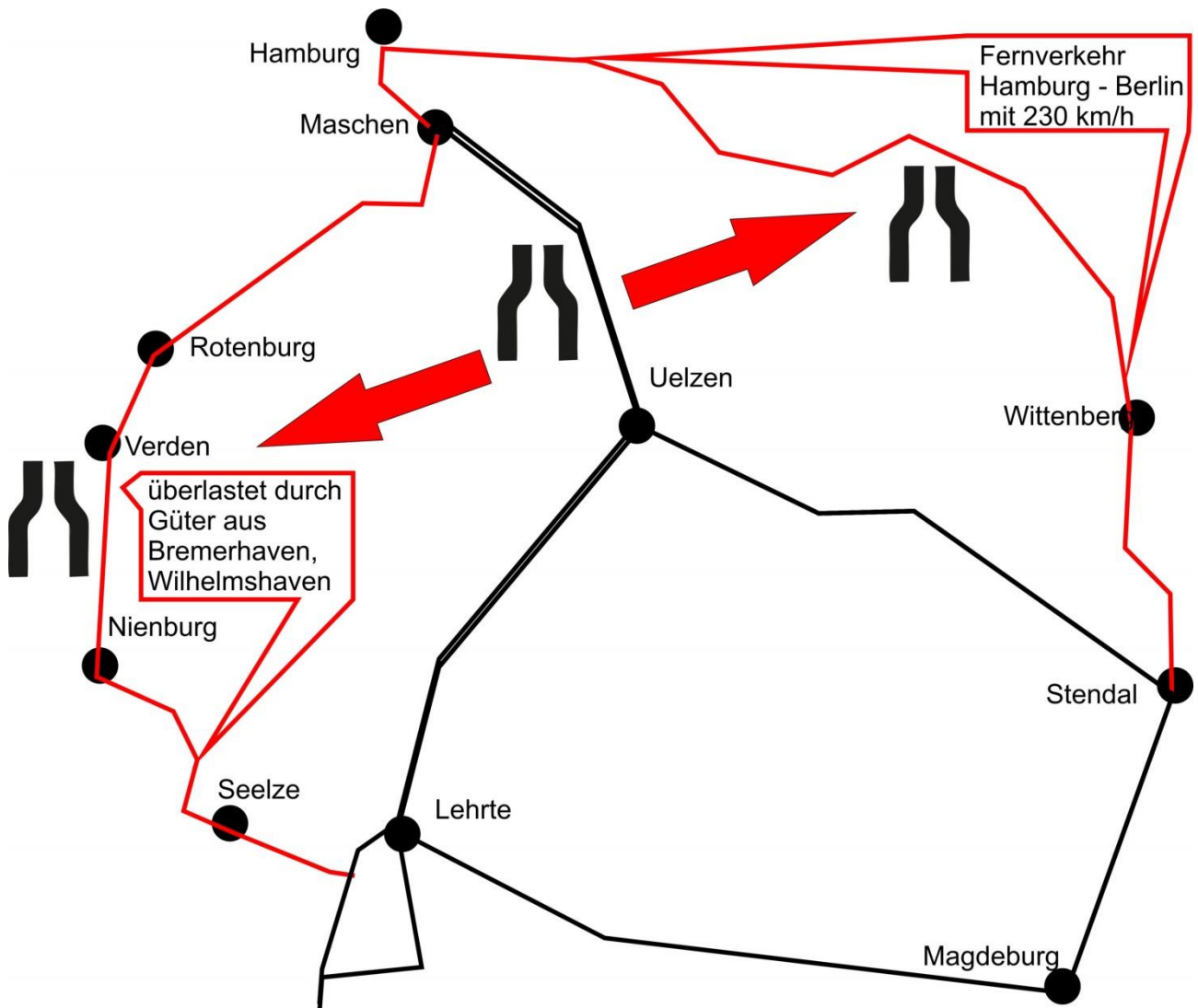
Südlich von Lüneburg ist ein Naturschutzgebiet zu durchqueren.



Quelle: Karte aus der amtlichen Verordnung.

„Alpha E“ und die Umleitung von Güterzügen

Eine der Grundlagen der Forderungen des Ausbaues der Bestandsstrecke Lüneburg – Uelzen ist die Erkenntnis des „Dialogforums Schiene Nord“, dass die dort aufgestellten Forderung in der Fassung der Variante „Alpha E“ zumindest nicht dauerhaft ausreichen könnte. Das Kapazitätsproblem soll durch die Umleitung von Güterzügen über Verden – Nienburg bzw. Hamburg – Wittenberge gelöst werden. Tatsächlich stehen die dafür erforderlichen Kapazitäten auf den Umleitungstrecken nicht zur Verfügung, da diese durch andere Verkehrsbeziehungen hinreichend ausgelastet sind.



Fazit und Angebot

Die Initiative Deutschlandtakt steht für Informationen über Fakten zur Verfügung.

Die Erfahrung zeigt aber, dass solche Angebote nicht genutzt werden und die Erläuterungen der Zusammenhänge einfach nicht angenommen werden, obwohl sie mathematisch-technischer Natur sind. Den Fakten wird ein Glaubensgebäude aus Verschwörungserzählungen, wissenschaftlich unhaltbaren „Gutachten“, Halbwahrheiten und ungeprüften und unbelegten Behauptungen entgegengesetzt.

Die Initiative Deutschlandtakt steht für Erläuterungen auf der Basis prüfbarer Fakten zur Verfügung.



Anhang

Behauptungen und die Wahrheit

Behauptungen	und die Wahrheit
Deutschlandtakt	
Fahrzeiten gemäß Deutschlandtakt sind starre Vorgaben auf dem Papier. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Fahrzeiten gemäß Deutschlandtakt sind das Ergebnis komplexer wissenschaftlicher Berechnungen aufgrund technischer, geografischer und wirtschaftlicher Fakten.
Alternativen wurden nicht geprüft. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Alternativen wurden geprüft und aufgrund der ungünstigeren Ergebnisse verworfen. Lediglich sind die geprüften Alternativen nicht ausreichend dokumentiert.
Der Deutschlandtakt wird als Totschlagargument gebraucht. Quelle: Verkehrsminister Lies, 17.4.2023	Fahrzeiten gemäß Deutschlandtakt können in aller Regel nicht beliebig ohne gravierende Nachteile geändert werden.
Pragmatische Lösungen müssen möglich sein. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Pragmatische Lösungen sind möglich, haben aber so gravierende Nachteile, dass die haushaltsrechtlich notwendige Wirtschaftlichkeit der Projekte nicht mehr gegeben ist.
Der Deutschlandtakt ist nicht widerstandsfähig gegen Verspätungen.	Gerade Neubaustrecken garantieren mehr Pünktlichkeit, die Fahrpläne haben hier mit 20 % Reserve viel mehr Reserven als Strecken im Bestand. Sekundäre Verspätungen entstehen vor allem auf überlasteten Strecken. Neubaustrecken im Deutschlandtakt beseitigen wesentliche Quellen der Übertragung von Verspätungen. Das schließt nicht aus, dass in Einzelfall andere Fahrpläne möglich sind, die bedarf einer detaillierten Prüfung.
Vorgehen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn	
Der Deutschlandtakt ist das Ergebnis eines Geschwindigkeitswahns.	Der Deutschlandtakt verfolgt das Ziel, „so schnell wie nötig“ zu fahren, um eine optimale Nutzung des Netzes zu gewährleisten. Im Einzelfall kann „so schnell wie nötig“ auch „so schnell wie möglich“ sein. Im Fall Hannover - Bielefeld oder Nürnberg - Würzburg ist dies der Fall, weil anders die Knoten nicht verbunden werden können.
Die Deutsche Bahn will ganz bestimmte Projekte durchsetzen.	Die Deutsche Bahn AG plant im Auftrag der Bundesregierung. Der Deutschlandtakt ist das Ergebnis einer umfassenden Abstimmung mit den Bundesländern, der Bahnbranche und Fahrgastinteressen.
Öffentlichkeitsbeteiligung	
Öffentlichkeitsbeteiligung muss umfassend sein und auch Planungsaufträge der Bundesregierung infrage stellen.	Planungsaufträge der Bundesregierung unterliegen der parlamentarischen Kontrolle. Die Öffentlichkeitsbeteiligung dient der Diskussion und der Verbesserung der Planung selbst. Das steht ausdrücklich in § 5 MvG.
Das „optimierte Alpha E“ ist nicht in die Prüfung einbezogen worden. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Das „optimierte Alpha E“ ist gemäß Bundesverkehrswegeplan der viergleisige Aus- bzw. Neubau und ist Gegenstand der Prüfung der DB. Nicht Gegenstand der Prüfungen ist das ursprüngliche "Alpha E", das den dreigleisigen Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen meint.
Vereinbarungen - wie die zum „Dialogforum Schiene Nord“ - müssen eingehalten werden. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Verträge müssen angepasst werden, wenn deren Geschäftsgrundlage weggefallen ist. Die Veränderung der Ziele der Bundesregierung hinsichtlich der Kapazität im Personenverkehr ist ein solcher Fall des Wegfalls der Geschäftsgrundlage.
Das Ergebnis des „Dialogforums Schiene Nord“ ist ein Kompromiss. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Das Ergebnis des „Dialogforums Schiene Nord“ ist eine Mehrheitsentscheidung eines nicht demokratisch legitimierten Gremiums.
Der Dialog in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neubaustrecke Hannover - Bielefeld ist gescheitert.	Der Versuch von Bürgerinitiativen, ihre Vorstellungen über den Zielfahrplan durchzusetzen, ist gescheitert.



Behauptungen	und die Wahrheit
Ausbau von Bestandsstrecken	
Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist schneller möglich als ein Neubau einer Bahnstrecke. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist ein Neubau unter erschwerten Bedingungen, da der Betrieb aufrechterhalten werden muss. Planung und Bau sind weitaus komplizierter und dauern länger.
Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist billiger. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Der Ausbau einer Bestandsstrecke ist ein Neubau unter erschwerten Bedingungen, da der Betrieb aufrechterhalten werden muss. Planung und Bau sind weitaus komplizierter und schon deswegen teurer. Hinzu kommen Kosten für die Sicherung des laufenden Betriebs, für Umleitungen und verlängerte Fahrzeiten..
Der Ausbau von Bestandsstrecken ist ökologischer. Quelle: SPD-Beschluss vom 15.6.2023	Das trifft in der Regel nicht zu. Bestandsstrecken führen durch Siedlungen und Naturschutzgebiete, die von einem Ausbau massiv betroffen werden. Vor allem bei Abriss, Lärm und Erschütterungen werden Anwohner viel stärker betroffen als bei einem Neubau.
Ein drittes Gleis Lüneburg - Uelzen kann problemlos gebaut werden.	Das gilt nur für 23 Kilometer. Südlich Lüneburg ist ein Naturschutzgebiet zu durchqueren, in Bad Bevensen ein hoher Damm innerhalb der Bebauung zu verbreitern. Da der Neubau als Alternative zur Verfügung steht, dürfte der Ausbau hier rechtlich unzulässig sein.
Eine Neubaustrecke neben der vergleichbaren Bestandsstrecke Bielefeld - Minden ist überflüssig.	Die ungünstige Struktur der anschließenden Nebenstrecken in Herford, Hiddenhausen-Schweicheln, Löhne und Minden schränkt die Kapazität für den durchgehenden Verkehr stark ein. Der Neubau ist zur Entflechtung der Verkehre notwendig.
Ökologie	
Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 300 km/h verbraucht übermäßig viel Energie und ist daher ökologisch nicht akzeptabel.	Zwar steigt der Energieverbrauch mit höherer Geschwindigkeit überproportional, aber auch die Attraktivität der Bahn wächst überproportional. Weiter fällt der höhere Verbrauch nur in dem beschleunigten Abschnitt an, die Fahrgastzahlen steigen aber weit über den beschleunigten Abschnitt hinaus.
Die Verbesserung des Nahverkehrs ist ökologisch effizienter als die Verbesserung des Fernverkehrs.	Die Beschleunigung des Fernverkehrs ist wirksamer als der Ausbau des Nahverkehrs. Das liegt am großen Fahrzeugauslastungsgrad der Fernverkehrszüge, verteilt über den gesamten Tag und in beiden Richtungen. Nahverkehr ist hingegen geprägt durch Spitzenlasten, ungleiche Auslastung von und zu den Ballungen und durch kleinere Fahrzeuge. Beide Verkehrsarten sind ökologisch effizienter als Elektromobilität mit dem Pkw.
Der CO ₂ -Fußabdruck eines Neubaues ist unverträglich groß.	Die Umstellung auf erneuerbare Energien bei der Produktion von Stahl und Beton ist in vollem Gange. Der CO ₂ -Ausstoß, der üblicherweise genannt wird, ist um 40 % zu hoch. Thermische Prozesse, die durch erneuerbare Energie geleistet werden, und die Aufnahme von CO ₂ durch Alterung sind abzuziehen. Die Berechnung eines Fußabdrucks mit Werten der Vergangenheit, wie die Bürgerinitiative Widuland sie vorgelegt hat, ist unseriös.
Die Verwendung von Beton stößt CO ₂ aus. Daher ist ein Neubau nicht vertretbar.	Auch der Ausbau einer Bestandsstrecke hat einen CO ₂ -Fußabdruck, der bezogen auf gleiche Länge eher größer ist als der des Neubaues. Erst eine detaillierte Berechnung lässt eine tragfähige Aussage zu.
Auf der vergleichbaren Bestandsstrecke Bielefeld - Minden kann alles so bleiben, wie es ist.	Das ist unzutreffend. Die wachsenden Zugzahlen im Fernverkehr erfordern Ausbaumaßnahmen, die erspart werden, wenn der Fernverkehr verlagert werden kann.
Eine Bahn-Neubaustrecke ist 67 Meter breit.	Eine zweigleisige Bahntrasse ist nur 16 bis 20 Meter breit. Je nach geografischer Situation werden zusätzliche Böschungen erforderlich, die aber renaturiert werden.
Eine vorhandene Trasse von 30 Meter Breite im bebauten Gebiet genügt, um vier Gleise zu verlegen.	Das trifft nicht zu. Lärmschutzwände und Fluchträume davor lassen die notwendige Breite auf 36 Meter wachsen.