

DIE LINKE. Bundesgeschäftsstelle
Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin
Redaktion Wahlprüfsteine
wahlpruefsteine@die-linke.de

Berlin, den 20.08.2021

DIE LINKE Antwort Wahlprüfstein

Initiative Pro-Ausbau

[REDACTED]

[REDACTED] - Landkreis Schaumburg

[REDACTED]

E-Mail: info@pro-ausbau.de

[REDACTED]

*Werden Sie sich mit den Kritikpunkten zum 3. Zielfahrplan (Deutschlandtakt) dezidiert auseinandersetzen?
https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2021/06/MemoH-BI_Alle3.pdf*

Ja, wir kämpfen schon lange für einen integralen Taktfahrplan und setzen uns schon von Anfang an sehr intensiv mit den Zielfahrplänen des Deutschlandtakts auseinander. Dabei sehen wir an einigen Stellen erheblichen Änderungsbedarf an dem - nur aus Sicht des BMVI unveränderlichen - 3. Zielfahrplan. Vor allem geht es darum, von extrem ambitionierten Fahrzeiten mit Höchstgeschwindigkeit abzurücken und stattdessen die Robustheit des Fahrplans in den Vordergrund zu stellen, um z. B. Verspätungen aufholen zu können, ohne dass Anschlüsse scheitern. Außerdem müssen einige "FR"-Linien mit Erschließungsfunktion für die Regionen unbedingt wiederaufgenommen werden. Dabei sind die gleichwertigen Lebensverhältnisse für alle mindestens ebenso wichtig wie die Wirtschaftlichkeit, deren Berechnung zudem auf vielen fragwürdigen Annahmen beruht. Für diese Änderungen werden wir auch in der neuen Legislatur weiterkämpfen, da wir sie für eine gute Bahn der Zukunft für dringend notwendig halten.

Unterstützen Sie eine Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) unter aktiver Beteiligung unabhängiger Experten - eine Revision, die in ihren Vorgaben 1. transparent, 2. nachprüfbar ist, 3. die neuesten Statistiken, Umwelt- und Klimavorgaben, 4. das neuesten BVerfG-Urteil einbezieht?

Ja, eine solche Revision unterstützen wir unbedingt. Wir kritisieren an dem 3. Zielfahrplan, dass die Vorgaben für diesen absolut intransparent sind und eine Prüfung von Alternativen – so diese denn überhaupt stattgefunden hat – zumindest nicht nachvollziehbar ist. Hinzu kommt, dass dieser Zielfahrplan für die Erreichung der Klimaziele noch unzureichend ist. Wir benötigen – neben einer Vermeidung von Verkehr und Transporten durch sinnvolle Struktur- und Subventionspolitik – eine deutlich schnellere und konsequentere Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Um dies zu erreichen, muss das Schienennetz an vielen Stellen mit möglichst geringem Aufwand und ohne zu viele CO₂-intensive Bauwerke wie Tunnels und Brücken (zumindest wo solche vermeidbar sind) ausgebaut werden, anstatt den Fehler der letzten Jahrzehnte zu wiederholen und nur auf milliardenteure Neubaustrecken mit geringem Nutzen ausschließlich für den schnellen Personenverkehr zu setzen.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass bei jedem Projekt zum Aus- bzw. Neubau der BAHN-Infrastruktur der CO2-Fußabdruck 1. im Kosten-Nutzen-Faktor, 2. als Umsetzungskriterium in der Planungsphase, 3. in der Bauphase und 4. in der Betriebsphase ermittelt und berücksichtigt wird?

Ja, aus unserer Sicht muss der CO2-Fußabdruck von Infrastrukturen (nicht nur bei der Bahn) ein wichtiges Kriterium für die Projektplanung werden. Insbesondere bei Ingenieurbauwerken (Tunnel und Brücken) mit einem hohen Bedarf an Beton und Stahl ist die schädliche Klimawirkung im Bau enorm, wie entsprechende Studien beweisen. Erst nach vielen Jahrzehnten des Betriebs kehrt sich der Nutzen dieser Infrastrukturen aufgrund der Verkehrsverlagerung ins Positive. In Anbetracht der Klimakrise müssen daher ein möglichst klimafreundlicher Bau (auch durch Verwendung von Recyclingmaterialien u. ä.) und eine schnelle Nutzbarkeit der neuen Infrastruktur wichtige Kriterien werden. Die angestrebte Geschwindigkeit beeinflusst die Klimawirkung ebenfalls erheblich, da der Energieverbrauch im Quadrat mit der Geschwindigkeit ansteigt (in Tunneln sogar noch stärker). Im Übrigen muss auch der schädliche Effekt der Schaffung von Verkehrsnachfrage durch neue Infrastrukturen dringend mitberücksichtigt werden.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass der CO2-Fußabdruck des Güterschienenverkehrs ermittelt und im Vergleich mit den alternativen Gütertransportwegen Wasserstraße und Straße als Umsetzungskriterium für den Aus- bzw. Neubau der BAHN-Infrastruktur berücksichtigt wird?

Ja, die Klimawirkung aller Verkehrsträger muss ehrlich miteinander verglichen werden. Dafür gibt es bereits gute Abschätzungen (u.a. die Berechnungen aus dem TREMOD-Modell), die den Vorteil des Schienen- und Wasserstraßenverkehrs gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr zeigen; diese müssen mit den aktuellen Entwicklungen kontinuierlich weiterentwickelt werden. In diesem Sinne ist auch die weitere Elektrifizierung des Schienenverkehrs – insbesondere durch weitere Oberleitungen, aber auch durch die Verwendung alternativer Antriebe wie Akku und Wasserstoff – sowie die konsequente Umstellung des Schienenverkehrs auf erneuerbare Energien entscheidend. Überdies ist an den Schienenstrecken auch konsequenter Lärmschutz entscheidend, damit die Anwohner*innen nicht die Leidtragenden der Verkehrsverlagerung werden. Details dazu und unsere weiteren bahnpolitischen Ideen finden Sie in unserer Broschüre „Bahn für alle und alles“:

https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Broschueren/170627_Bahn_web.pdf

Der viel kritisierte 3. Zielfahrplan sieht für die Strecke Hannover - Bielefeld 31 Minuten vor. Unterstützen Sie, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans Lösungen gefunden werden, die weniger Belastungen für Mensch, Natur, Klima verursachen und auch eine Fahrtzeit von ca. 40-42 Minuten zulassen?

Ja, dies unterstützen wir unbedingt. Für eine solche Zielfahrtzeit von 40-42 Minuten gibt es aus unserer Sicht eine ganze Reihe von guten Gründen:

* Der Deutschlandtakt kann mit einem Doppelknoten Hannover ("Windmühle") mindestens ebenso gut, wenn nicht besser umgesetzt werden - mit deutlich entspannteren Umsteigezeiten, einer Vermeidung der Überbelegung der Bahnsteige und einem funktionierenden Taktknoten in Bielefeld, was mit den 31 Minuten nicht möglich wäre.

- Die Fahrtzeit von 40-42 Minuten ermöglicht mehr Robustheit im Fahrplan, da kleinere Verspätungen noch aufgeholt werden können und genügend Zeit für den Umstieg bleibt.

- Der Ausbau kann bestandsnah und damit mit einer sehr viel geringeren Klimawirkung, geringerem Naturverbrauch und geringeren Auswirkungen für die Menschen in der Region erfolgen.
- Eine niedrigere Fahrgeschwindigkeit spart Energie ein und verringert auch dadurch die Klimawirkung.
- Die Verbindung zwischen Köln und Berlin ist auch dann noch in unter 4 Stunden möglich.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) die BAHN-Anbindungen nach Osnabrück, in die Region sowie die internationale Verbindung nach Amsterdam für Personen- und Güterverkehr wirklich verbessert werden?

Ja, sowohl die Anbindung der ganzen Region als auch die internationalen Verbindungen sind gleichermaßen wichtig und müssen in einen sinnvollen Ausgleich gebracht und gleichermaßen verbessert werden. Dabei müssen sowohl die Belange des Personennah- und -fernverkehrs als auch des Güterverkehrs berücksichtigt werden, was ein weiteres Argument gegen die reine Fokussierung auf Neubaustrecken mit Höchstgeschwindigkeiten ist, die alleine dem Personenfernverkehr nutzen. Ein Ausbau mit einer vernünftigen Geschwindigkeit kann hingegen am besten allen Verkehrsarten gleichermaßen dienen. Daher setzen wir uns für eine entsprechende Revision des 3. Zielfahrplans (vgl. dazu auch Antwort auf Frage 1) ein, wofür ein "Wettbewerb der Fahrpläne" mit einer Abwägung der Vor- und Nachteile unterschiedlicher möglicher Lösungen ein sinnvoller Ansatz sein könnte.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) die BAHN-Anbindungen an die Region Wilhelmshaven und die Ostfriesischen Inseln wirklich verbessert wird?

Ja, die Bahnanbindung der Region Ostfriesland ist dringend verbesserungsbedürftig. Daher setzen wir uns schon lange unter anderem für eine Reaktivierung der Strecke Norden - Esens ein, die einen durchgehenden Verkehr Emden - Norden - Wilhelmshaven - Oldenburg ermöglichen würde. Ein entsprechender Ausbau (inkl. Elektrifizierung) könnte auch Bahn-Fernverkehr in die Region ermöglichen, was dem sanften Tourismus sehr nützen würde. Im Sinne eines klimafreundlichen, autofreien Reiseverkehrs sollte auch die Herstellung direkter Schienenanbindungen der wichtigen Häfen zu den Ostfriesischen Inseln geprüft werden, um eine komfortable direkte Anreise mit der Bahn zu ermöglichen, wie sie heute nur über Norddeich (nach Juist und Norderney) bzw. Dagebüll in Nordfriesland (nach Föhr und Amrum) möglich ist; mindestens sollte aber die Bus-Anbindung besser mit dem Bahn- und Fährverkehr verknüpft werden.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) die Planungen des Projekts "optimiertes Alpha-E" und die Einrichtung eines Bahnknotens in Hamburg-Harburg umgesetzt werden?

Ja, der Ausbau der Bahnstrecken in der Region sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr ist dringend notwendig und sollte nicht weiter verzögert werden. Hier wurde mit dem "Alpha-E"-Konzept ein guter Kompromiss gefunden, der - ggf. mit sinnvollen Anpassungen - auch schnellstmöglich umgesetzt werden muss. Die Idee eines Bahnknotens in Hamburg-Harburg könnte ein wichtiges Element sein, um den Deutschlandtakt in der Region sinnvoll und ohne eine aufwändige Neubaustrecke umzusetzen. Das von Wolfgang Hesse dazu präsentierte Konzept ("Memorandum 2/3") ist aus unserer Sicht eine sehr gute

Alternative zum im 3. Zielfahrplan angestrebten Knoten Hamburg Hbf., der nicht nur eine aufwändige Neubaustrecke notwendig machen würde, sondern der als Bahnhof ohnehin schon jetzt hoffnungslos überlastet ist. Das beste Konzept sollte aber in einer ehrlichen und transparenten Debatte auf Augenhöhe zwischen den Fachleuten ("Wettbewerb der Fahrpläne") ermittelt werden.