

**Rede anlässlich der Landesversammlung des Fahrgastverbandes PRO BAHN Niedersachsen  
am 08.04.2017 in Uelzen**

Sehr geehrter Herr Dr. Wilk,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister Markwardt, sehr geehrter Herr Landrat Hallier,  
sehr geehrter Herr Dr. Kasch, liebe Mitglieder von PRO BAHN,

herzlich willkommen in Uelzen! Auch Minister Olaf Lies hätte ich gerne wie schon 2013 und 2015 auf unserer Landesversammlung begrüßt. Leider hat er kurzfristig absagen müssen. Ich freue mich aber, dass in seiner Vertretung Herr Dr. Wilk, Leiter der Verkehrsabteilung im Ministerium, die Ausführungen zur Bahninfrastrukturstrategie des Landes übernehmen wird. Seien Sie uns herzlich willkommen!

Der Bau von Bahninfrastruktur ist oft eine langwierige und zunehmend unwägbare Angelegenheit. Gerade Großprojekte bedeuten jahrzehntelange Planung mit ungewissem Ausgang. Planungsgrundlagen und Denkweisen verändern sich in dieser langen Zeit. Das Land kann hiervon sicher ein Lied singen. Nicht zufällig ist für die Y-Trasse nach 30-jähriger Planung das Aus gekommen. Die Heideregion hat insoweit mit dem Beschluss zum Konzept alpha-E einen Sieg errungen. Das Projekt Alpha E ist kleinteiliger und deutlich weniger gravierend in seinen Naturauswirkungen. Die Autobahn A 7 wurde jedoch in der Planungszeit der Y-Trasse dreispurig ausgebaut, die A 39 wird vom Land aktuell forciert. Wird also das alpha-E wenigstens zügig umgesetzt? Reicht es überhaupt für den wachsenden Schienenverkehr im Hinterland der Seehäfen, egal ob Regional- oder Güterverkehr?

PRO BAHN meint nein und hat deshalb die Lösung Alpha-E auch nicht mit unterzeichnet, weil sie die dauerhafte Deckelung von Bahninfrastruktur bedeutet. Trotzdem müssen erste Stufen des alpha-E wenigstens schnell realisiert werden, um überhaupt mehr Kapazitäten zu schaffen. Herr Dr. Kasch, ich bin überzeugt, dass metronom liebend gern im Halbstundentakt bis Uelzen fahren würde – doch die Strecke ist überlastet und lässt es mittelfristig nicht zu. Wir Fahrgäste wünschen uns aber Lösungen, die in absehbarer Zeit unsere täglichen Probleme lösen, sei es durch pünktlichere oder zusätzliche Züge.

Ich hatte im Verkehrsministerium um einen Vortrag mit dem Arbeitstitel „Von alpha-E bis Rötgesbüttel“ gebeten. Lassen Sie mich deshalb also einen Blick auf die kleineren Schienenprojekte werfen. Eine Arbeitsgruppe bei PRO BAHN hat sich in den vergangenen Monaten intensiv Gedanken darum gemacht, wie abseits von Langzeitprojekten für möglichst viele Fahrgäste spürbare Vorteile generiert werden können. Die Betrachtungsweise bei Großprojekten zielt oft auf den Zeitvorteil zwischen A und B. Viel effektiver scheint es uns jedoch zu sein, Strecken so auszubauen, dass vielleicht „nur“ 10, 7 oder 3 Minuten gespart werden. Dadurch werden aber an Knotenbahnhöfen Anschlusszüge erreicht, die bisher knapp verpasst wurden – und der Fahrgast ist plötzlich 60 Minuten schneller am Ziel, obwohl die Strecke nur mit vergleichsweise geringen Mitteln beschleunigt wurde.

Oder es fehlt ein Kreuzungsbahnhof an der richtigen Stelle – wie in Rötgesbüttel zwischen Gifhorn und Braunschweig. Seit Jahren wird der Stundentakt auf dieser Strecke mit attraktiven Anschlüssen nach Hannover und Wolfsburg wegen der mangelnden Infrastruktur verhindert. All dies ist das

Prinzip des sogenannten Deutschlandtaktes – die Züge sind so rechtzeitig in den Bahnhöfen, dass bequeme Umstiege möglich sind. Bereits auf unserer letzten Landesversammlung 2015 hatten wir gefordert, generell zu prüfen, wo derartige Investitionen am sinnvollsten sind. Wir hoffen, dass uns Herr Dr. Wilk über Fortschritte berichten kann.

Die Verbesserung der Fahrpläne ist für eine deutlich höhere Attraktivität der Schiene wichtig. Oft würden sich die Fahrgäste aber bereits freuen, wenn die heute geltenden Fahrpläne wenigstens zuverlässig eingehalten würden. So krankt die Pünktlichkeit des Regionalverkehrs auf Hauptstrecken wie hier zwischen Hamburg und Hannover an verspäteten Fernzügen, die an ungeplanten Stellen Regionalzüge überholen müssen und diese verspäten. Noch schwieriger wird es auf eingleisigen Strecken. Oft sind Ausweichbahnhöfe abgebaut, so dass sich Verspätungen in den wenigen Kreuzungsstellen sofort auf den Gegenzug übertragen. Das führt im Extremfall soweit, dass Züge vor Erreichen ihres Endbahnhofs umkehren müssen, weil der Fahrplan sonst stundenlang nicht mehr pünktlich wird. Auf der Westharzbahn zwischen Seesen und Herzberg erleben die Fahrgäste zu oft, dass zusammen mit reparaturanfälliger 80 Jahre alter Signaltechnik der Fahrplan Makulatur ist. Zur Stabilisierung der Fahrpläne reichen kurze, vielleicht zwei Kilometer lange Begegnungsabschnitte im Anschluss an die planmäßigen Kreuzungsbahnhöfe. Dieses Prinzip wird seit Jahren in der Schweiz konsequent umgesetzt und auch in der Region Karlsruhe ist man weit vorangekommen. Das Ergebnis: Sehr pünktliche Züge und Anschlüsse, die wie das berühmte Schweizer Uhrwerk funktionieren.

Erfreulicherweise sind die Regionalisierungsmittel kürzlich erhöht worden. Deshalb müssen sie einerseits in die Verstärkung und Abrundung des Zugangebotes auf der Schiene, aber noch wichtiger, mit einem Masterplan Regionalinfrastruktur in die Stabilisierung der Bahnstrecken investiert werden. Hierzu freuen wir uns auf einen Dialog mit Verkehrsministerium und Landesnahverkehrsgesellschaft in den nächsten Jahren.

Ein besonderes Kapitel der Schieneninfrastruktur in Niedersachsen sind die Reaktivierungsprojekte. Seitdem die erste Strecke zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde 2005 reaktiviert wurde, hat es keine weitere Reaktivierung gegeben. Umso sinnvoller war es von der neuen Landesregierung, sämtliche in Frage kommenden Strecken in einem umfassenden Prozess zu prüfen. Daraus gingen drei Sieger hervor: Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenbergl, Bad Bentheim – Neuenhaus und Einbeck-Salzderhelden – Einbeck, und zwar in dieser Reihenfolge.

Als erstes werden Ende des Jahres wieder Züge nach Einbeck fahren. PRO BAHN würdigt dies mit der Ausrichtung des Bundesverbandstages im März 2018 in Einbeck. Für das nächste Jahr ist die Wiedereröffnung der Bentheimer Eisenbahn fest anvisiert. Schwieriger sieht es in Salzgitter aus. Diese Strecke war mit Abstand der Sieger in der Untersuchung des Landes. Ein Nutzen-Kostenfaktor von 1,82 wurde nach der bundesweit geltenden Standardisierten Bewertung ermittelt. Damit fließen volkswirtschaftlich gesehen 1,82 Euro je investiertem Euro wieder an die öffentliche Hand zurück – also quasi eine „Gelddruckmaschine im Schienenverkehr“.

Doch hält sich die Euphorie in der Region Braunschweig und der Stadt Salzgitter in Grenzen. Im Februar wurde das Ergebnis eines eigenen Gutachtens der Region vorgestellt. Danach steigt angeblich die notwendige Investitionssumme um 50 % - das heißt im Umkehrschluss, dass sich das Land in seinem Gutachten um 33 % verrechnet haben müsste. In der Gremienvorlage des Zweckverbandes wird zudem spekuliert, dass sich dadurch der Nutzen-Kosten-Faktor verschiebe und unter 1,0 rutsche – ohne dies allerdings zu belegen. Das Gutachten selbst ist öffentlich nicht zugänglich. Das Land wird in der Vorlage mit keinem Wort zitiert.

Sehr geehrter Herr Dr. Wilk, daraus ergeben sich für PRO BAHN als Mitwirkenden des Reaktivierungsprozesses Fragen an das Land: Wer hat sich verrechnet? Will das Land es sich leisten, den Sieger des immer als objektiv dargestellten Reaktivierungsverfahrens „in der Schublade“ verschwinden zu lassen? Und: Können wir den übrigen Ergebnissen des Reaktivierungsprozesses

noch vertrauen? Hier erwarten wir Antworten. Für die nächsten Jahre muss mindestens gelten: Eine Verbesserung der Bahnhofssituation in Salzgitter-Lebenstedt darf die Reaktivierung der Strecke nicht torpedieren!

Gerade für hohe Infrastrukturkosten gilt zudem: Eine Infrastrukturgesellschaft, die nach Landesrecht den Ausbau und den Betrieb von kleinen Bahnen führt, kann diese Kosten deutlich senken. Um rund 40 % liegen die Betriebskosten der reaktivierten Osnabrücker Strecke unter denen einer DB-Strecke. Vielleicht liegt auch hier der Schlüssel gerade für Salzgitter?

Wir sind nun auf Ihre Ausführungen gespannt – herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!