

Entscheidungsgrundlagen für ein angemessen leistungsfähiges und pünktliches Schienennetz verbessern: Kompetenzstelle für Deutschlandtakt und Schieneninfrastruktur schaffen!

Problemstellungen

In den nächsten Monaten und Jahren hat der Bundestag zahlreiche Entscheidungen über Aus- und Neubauvorhaben zur Ergänzung des deutschen Schienennetzes zu treffen. Das Vorgehen ist immer identisch: Das Bundesverkehrsministerium erteilt einen Planungssauftrag auf Grundlage des Bedarfsplans (Bundesschienenwegeausbaugesetz), gibt dafür klare Vorgaben - basierend auf dem Deutschlandtakt - vor und die Deutsche Bahn plant bis zum Ende der Vorplanung. Dann gilt es, aus verschiedenen Varianten, die ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, diejenige mit guter verkehrlicher Eignung und vertretbaren Eingriffen in die Schutzgüter auszuwählen. Die vom Ministerium (bzw. dem EBA) nach den Ergebnissen des Planungsprozesse zu bevorzugende Variante wird dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

Im Vorfeld müssen dafür bereits Ziele definiert werden, auf deren Grundlage die Deutsche Bahn die Vorplanung aufnehmen kann. Für die Öffentlichkeit und uns als politische Entscheidungsträger*innen kommt es ganz wesentlich auf die Transparenz an: Es muss nachvollziehbar sein, welche Verkehrsmengen zukünftig bewältigt werden sollen, welche Fahrzeiten für den integralen Taktfahrplan des Deutschlandtaktes maßgeblich sind und wie die Bewertungen einzelner Aspekte (Lärmbetroffenheiten, Flächenverbrauch, Naturschutz, Kosten und Nutzen etc.) zustande kommen.

Öffentlichkeit wie Politik sind dabei stark von Angaben der Deutschen Bahn abhängig. Eine unabhängige Überprüfung zentraler Aussagen ist dabei schwierig. Während wir als Abgeordnete in den meisten anderen Politikfeldern den Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestags um (rechtliche) Einschätzungen bitten können, steht uns zu fachplanerischen und technischen Fragen rund um Bahnprojekte keine wissenschaftliche Expertise zur Verfügung. Dabei könnte die Möglichkeit von Überprüfungen einzelner Aspekte dazu beitragen, sich auf Basis einer externen wissenschaftlichen Überprüfung fundiert eine Meinung bilden zu können, Planungs- und Diskussionsprozesse zu verbessern, mehr Transparenz herzustellen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in Planungen und Entscheidungen zu stärken.

Exemplarische Fragen zu aktuell laufenden Planungen, die wir gerne nicht nur durch die unmittelbar Projektbeteiligten aktiver und umfassender beantwortet, sondern auch von fachwissenschaftlicher Seite bewertet haben würden:

- Werden die politischen Zielvorgaben wie die Erhöhung des Verkehrsanteils der Schiene mit den vorliegenden Planungen ermöglicht?
- Wie viele Trassen für Güterzüge zwischen Hamburg und Hannover oder auch beim Brennergordzulauf werden benötigt?
- Wie wird die Fahrzeitvorgabe für Hannover – Bielefeld von 31 Minuten bewertet und welche konkreten Auswirkungen auf die Anschlüsse der Reisenden hätten

bspw. 41 Minuten? Was würde beim „Drehen“ des Knotens Hannover geschehen und ist dies ratsam?

Wir benötigen als Bundestag eine Instanz, die unabhängig von unmittelbar Projektbeteiligten einzelnen Fachfragen nachgehen und fachkompetente Einschätzungen vornehmen kann. Mit einer solchen Expertise werden entweder Planungen der Deutschen Bahn bestätigt oder das Unternehmen muss sich mit der abweichenden Einschätzung intensiv auseinandersetzen und eigene Planungen vertieft auf ihre Plausibilität überprüfen. Der Bundestag kann ggf. Korrekturen einfordern, dies muss im Zweifel auch vor der parlamentarischen Befassung erfolgen, damit unnötige Fehlplanungen vermieden werden. Dazu ist nach der gültigen Bedarfsplanungsvereinbarung der Bundestag nach Abschluss der Vorplanung einzuschalten.

Im Rahmen der **Dialogforen** werden von Bürger*inneninitiativen häufig Gegenvorschläge erarbeitet. Hier wird z. T. auf Gutachter zurückgegriffen. Dadurch entsteht eine Gegenüberstellung von widerstreitenden Darstellungen (DB Netz und das jeweilige "Gegengutachten"). Es gibt keine neutrale (in diesem Falle „dritte“) Instanz, die die Vorschläge gegenüberstellen und bewerten kann. DB Netz wirkt auf die Bürger*innen vor Ort befangen und BI-Gutachten sind meist von lokalen Perspektiven und Interessen geleitet.

Ziele

Eine gute Kommunikation und eine fachwissenschaftliche Einschätzung schaffen mehr Vertrauen in das Handeln staatlicher Akteure sowie von Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Mehr Transparenz bei den Planvarianten schaffen Verständnis und können dazu beitragen, Widerstände zu verringern und Planungen zu beschleunigen

Uns geht es um zwei aus unserer Sicht entscheidende Aspekte für bessere Planungen, mehr Transparenz und eine höhere öffentliche Akzeptanz für Schienen-Projekte:

1. Schienenprojekte und auch der integrale Taktfahrplan des Deutschlandtakts müssen erheblich besser kommuniziert werden. Hier stehen das BMDV und die Deutsche Bahn in der Pflicht, Planungsvorgaben und Planungen sowie Varianten und deren Bewertungen erheblich offensiver und besser darzustellen. Kommunikation muss fachlich, aber auf verständlicher Weise erfolgen. Sie muss proaktiv erfolgen und zugleich auf öffentliche Fragen, Zweifel und Kritik eingehen. Vertreter*innen des Ministeriums und der Deutschen Bahn müssen frühzeitig und wiederholt in die jeweiligen Regionen reisen, um dort mit BI, Bürger*innen und Kommunen zu sprechen und sich den Fragen zu stellen
2. Es braucht eine Stelle, die im Auftrag von Bundestagsabgeordneten, Bundestagsfraktionen sowie aus dem Planungsprozess von Projekten sich ergebende Aspekte von Schienenprojekten fachwissenschaftlich bewerten kann. Dabei geht nicht darum, einem bestimmten Unternehmen oder einem staatlichen Akteur zu misstrauen. Stattdessen geht es um mehr Transparenz, Unabhängigkeit und damit letztlich um eine schnellere Planung von ggf. optimierten Projekten.

Maßnahmen

Die Idee ist, mit einer fachwissenschaftlichen Betrachtung diese Fragestellungen beantworten zu können. Die DB Netz hat aktuell zu viele sich widersprechende Rollen im Dialogverfahren und wird vom BMDV und der Politik weder ausreichend unterstützt noch ausreichend kontrolliert, obwohl sie im Auftrag derer die Planung durchführt.

Kompetenzstelle beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung

In der Zuständigkeit des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) wird mit entsprechender personeller Ausstattung eine Organisation aufgebaut, die fachliche Fragen zur Planung von Infrastrukturprojekten sowie zu konzeptionellen Fragen des Deutschlandtakts beantworten kann. Sie kann dabei vom Bundestag, dem Bundesministerium sowie im Rahmen von Dialogverfahren bei fachlichen Fragestellungen zur Planung von Schieneninfrastrukturprojekten sowie des Deutschlandtakts hinzugeholt werden. Diese Kompetenzstelle hätte eine reine beratende Funktion. Ziel ist die fachlich hochwertige Einschätzung von Infrastrukturvorhaben, Trassenvarianten, Auswirkungen auf die Umwelt und Natur sowie zum Deutschlandtakt. Sollte weder die Fachkompetenz der Stelle noch das Experten-Netzwerk des DZSF einzelne Fragen fachlich beantworten können, dann sind für diese Fragestellungen externe Gutachten möglich.

Fachbüro Matthias Gastel MdB

Dezember 2024