

Initiative Deutschlandtakt



Dokumentation zur Ortsdurchfahrt Dankersen

Diese Dokumentation zeigt:

- Eine höhere Durchfahrtgeschwindigkeit als 140 bis 160 km/h ist durch Dankersen nicht möglich.
- Durch Dankersen werden statt heute 3 Gleise mindestens 5 Gleise, möglicherweise 6 Gleise, benötigt, davon 1 bis 2 Gleise in der Ebene über den heutigen Gleisen, um eine betrieblich uneingeschränkte Nutzbarkeit zu erreichen.
- Der Bau von zwei neuen Gleisen an der Südseite der vorhandenen Gleise ist aufgrund massiver Eingriffe in Wohnbebauung nicht vertretbar.
- Der Bau der notwendigen Gleise an der Nordseite ist nicht ohne Eingriffe in Wohnbebauung möglich.

Insgesamt erscheint daher der Ausbau der Bestandsstrecke im Bereich Dankersen nicht vertretbar.

Ausgangslage

Die Bundesregierung hat die Deutsche Bahn AG beauftragt, eine Neubaustrecke entsprechend den Vorgaben des Deutschlandtakts zwischen Hannover und Bielefeld zu planen. Im Zuge dieser Planung wird auch geprüft, ob die Bestandsstrecke auf 4 Gleise erweitert werden kann.

Erste Prüfergebnisse hat die DB am 26.1.2022 vorgestellt. Diese Ergebnisse sind hier verfügbar: <https://www.hannover-bielefeld.de/dialog/regio-treff03>

Weiter behauptet die Bürgerinitiative Widuland in einer Studie, die Bestandsstrecke sei auf 4 Gleise ausbaubar.

Beide Darstellungen sind unzulänglich und beachten nicht die betrieblichen Bedingungen, die sich daraus ergeben, dass neben dem Bau von zwei zusätzlichen Gleisen in Richtung Hannover auch die Strecke nach Nienburg anzubinden ist.

Arbeitsstand: 5. April 2022, Rainer Engel

Weitere Informationen: www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

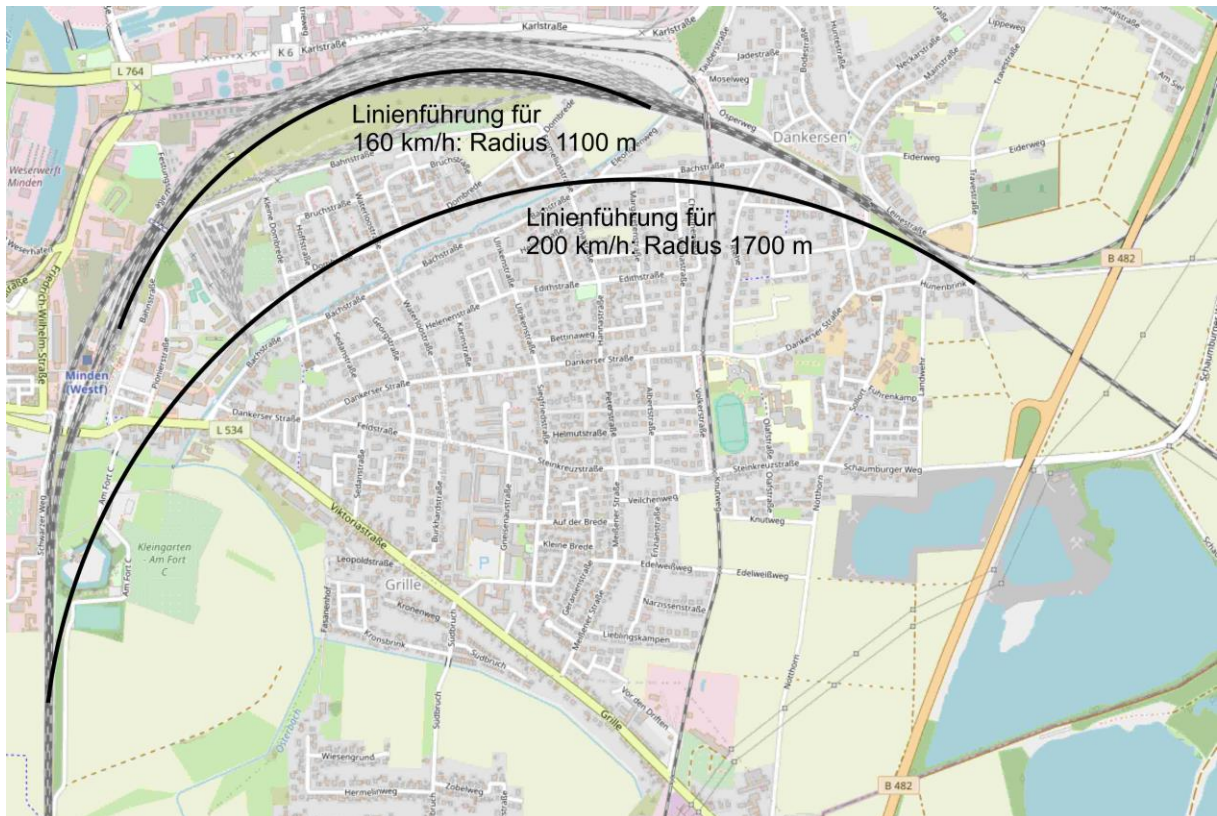
Keine hohe Geschwindigkeit für die Durchfahrt in Minden möglich



Blick auf den Bahnhof Minden von Norden: Deutlich sichtbar ist die scharfe Kurve, die bereits am Bahnsteig beginnt. Ein Ausbau für höhere Geschwindigkeiten erfordert tiefe Eingriffe in den gesamten Bahnhofsbereich.

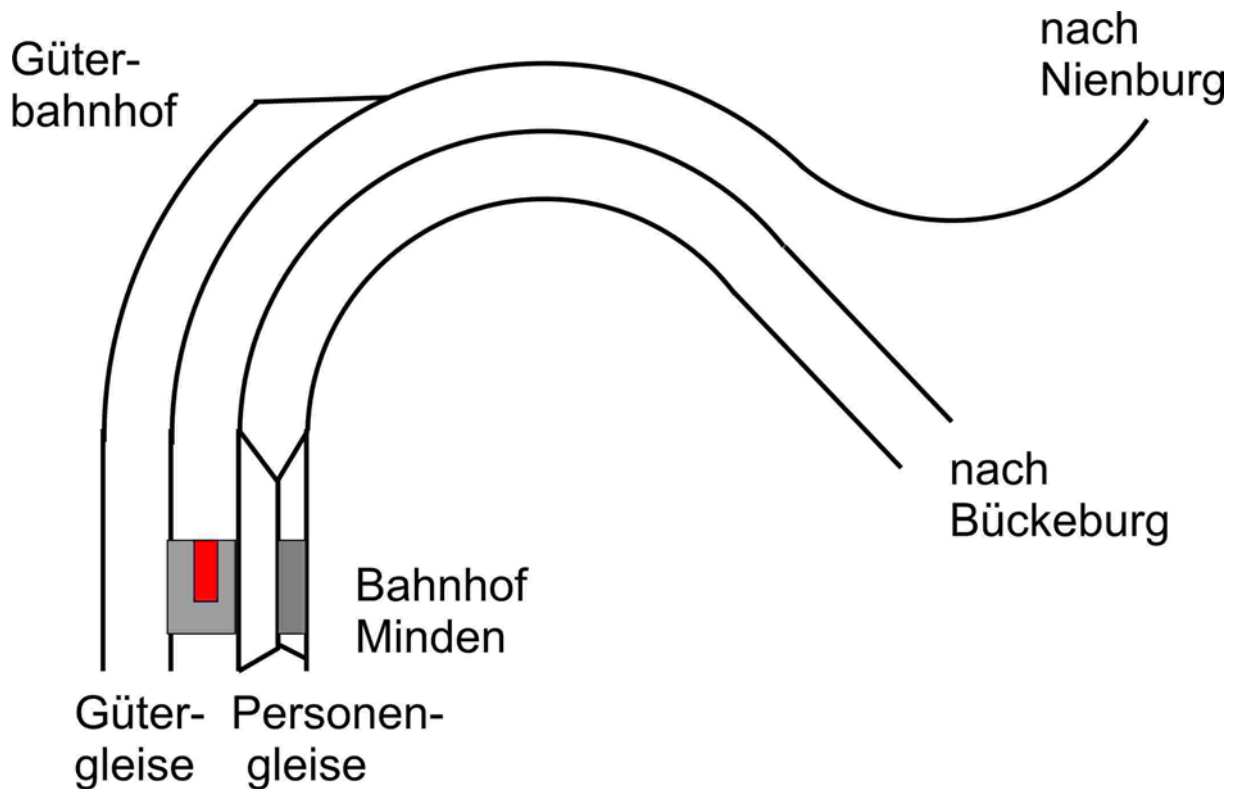


Blick in Richtung Norden von der Fußgängerbrücke am Nordende des Personenbahnhofs: Es fällt auf, dass die Kurve zunächst in eine Gerade übergeht und dann in einer noch engeren Kurve nach Osten schwenkt.

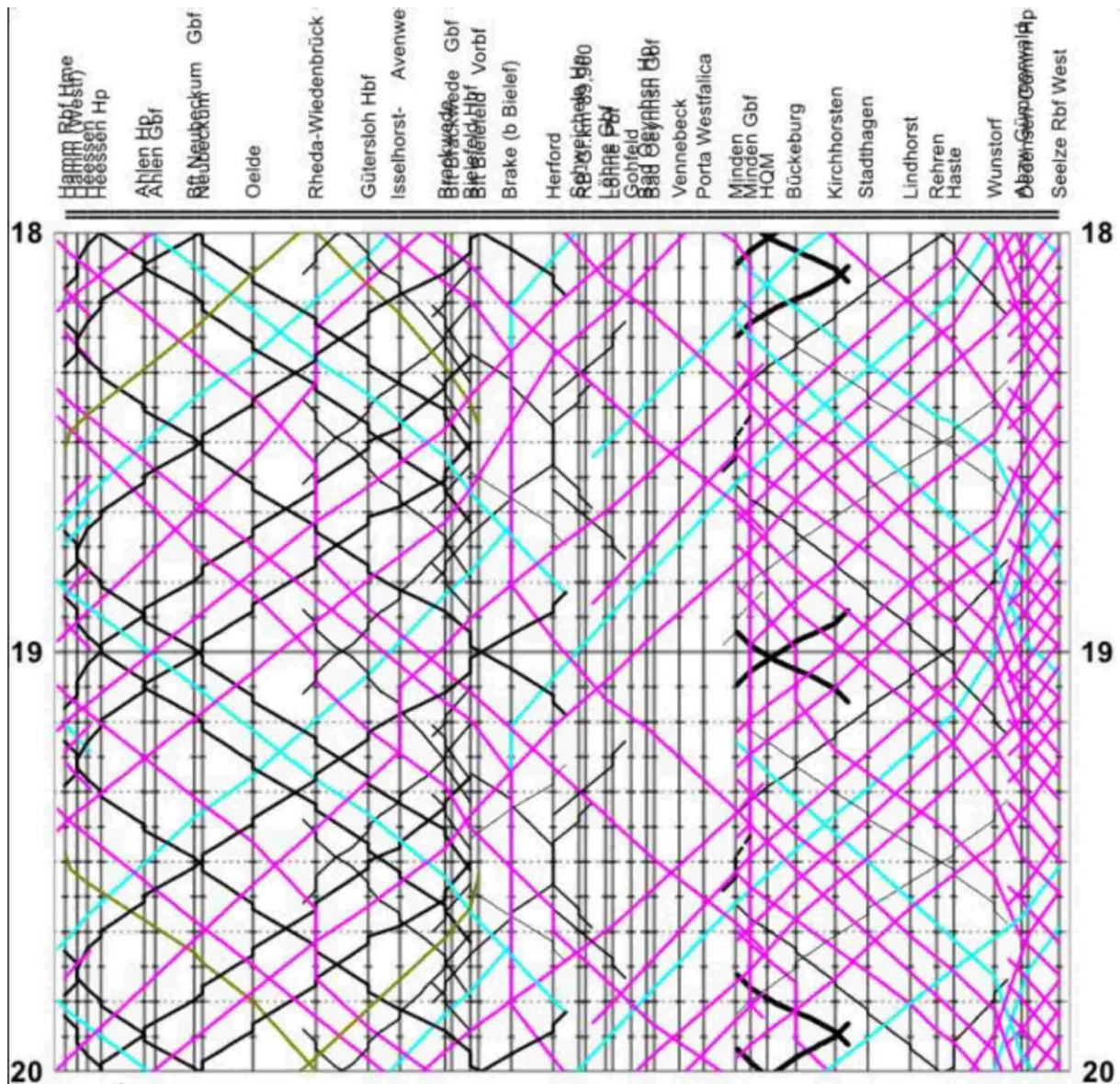


Diese Skizze zeigt, dass die Gleislage durch Minden nicht auf den Standard von 200 km/h ausbaubar ist: Der eingezeichnete Kurvenradius zeigt den Mindestradius für 200 km/h.

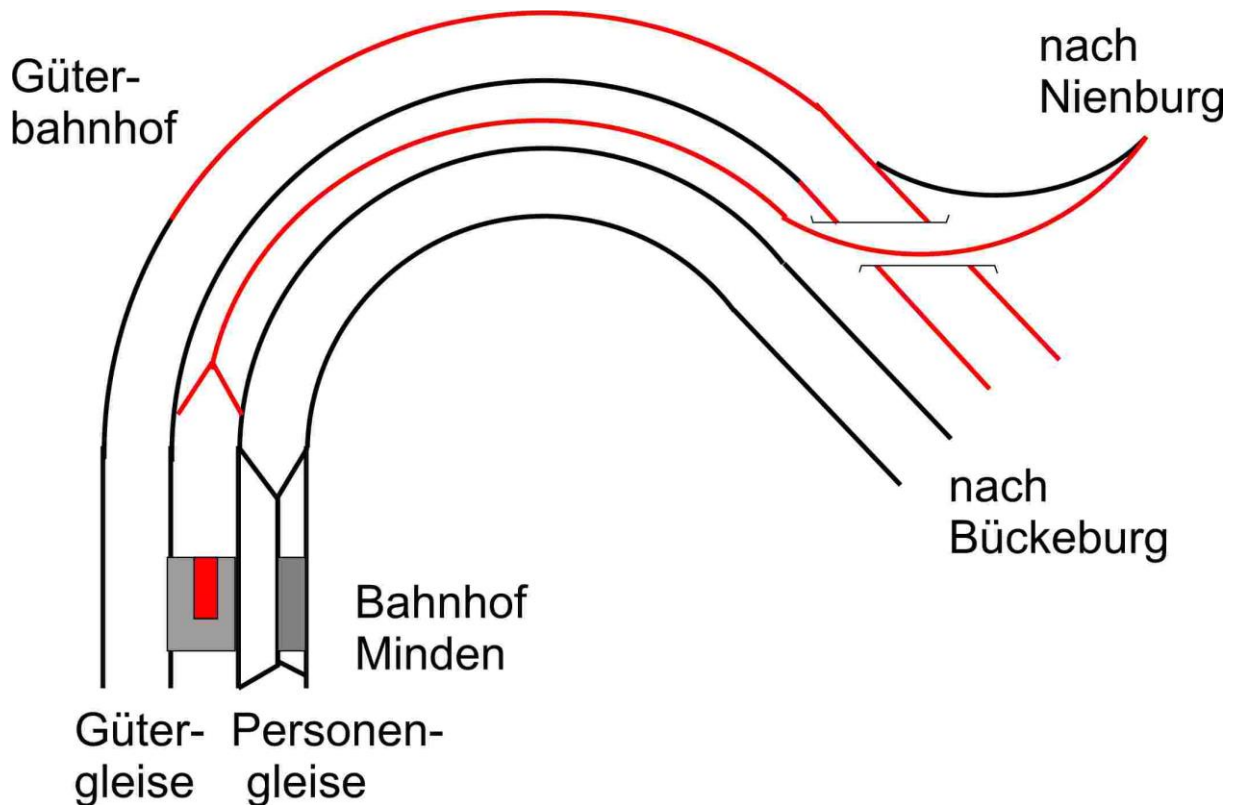
Zwei bis vier Gleise zusätzlich durch Dankersen



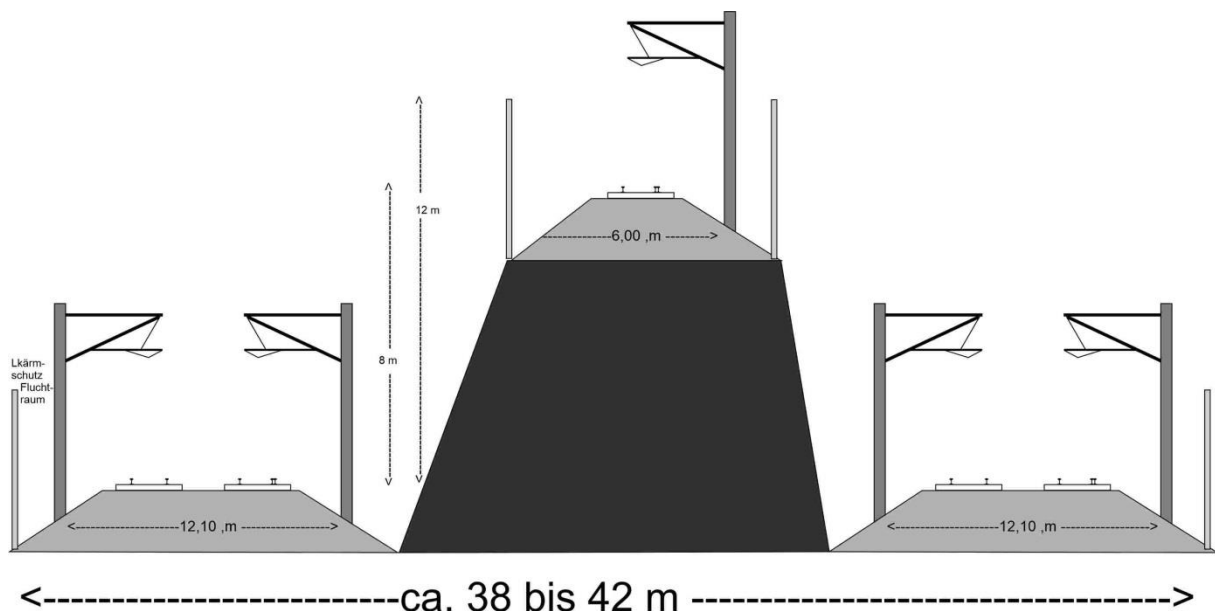
Der bisherige Gleisplan beruht auf den konfliktfrei befahrbaren „Personengleisen“ Bielefeld – Hannover und der Güterstrecke Bielefeld – Nienburg, die in Minden von 2 auf 1 Gleis reduziert wird. Alle Züge, die von den Personen- auf die Gütergleise oder umgekehrt wechseln, verursachen einen Konflikt mit dem jeweiligen Gegenverkehr.



Dieser Bildfahrplan zeigt die Belegung der sog. Gütergleise zwischen Hamm und Hannover nach den Anforderungen des Deutschlandtakts. Die dichte Belegung lässt erkennen, dass eine ebenerdige Ausfädelung der Strecke nach Nienburg nicht mehr vertretbar ist.
 Quelle: Abschlussbericht Deutschlandtakt vom 31.8. 2021, Seite 122.



Die minimale Lösung erfordert in der Mitte der zwei Gleispaare ein drittes Gleis, das auf einer Rampe das nördliche Gleispaar überquert. Damit ist aus den Gütergleisen die Fahrt Bielefeld – Nienburg und in die Personengleise die Fahrt Nienburg – Bielefeld konfliktfrei möglich. Lediglich aus den Personengleisen Bielefeld – Nienburg muss das Gegengleis durchfahren werden.

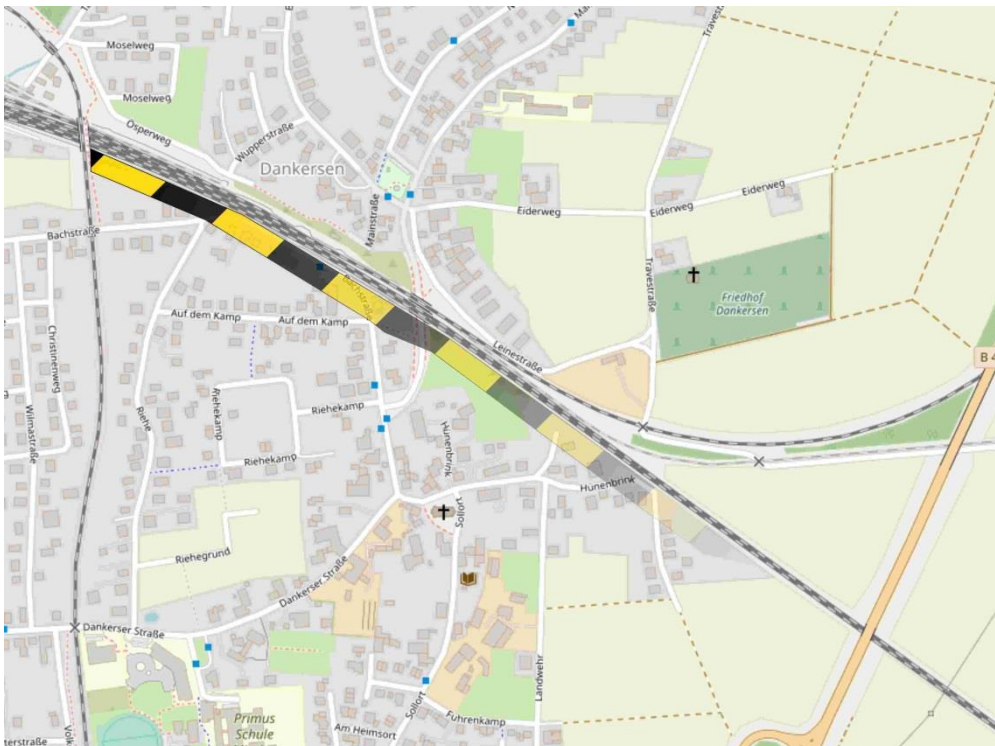


Der dafür erforderliche Querschnitt erfordert eine Aufweitung der Bahnanlagen von heute 18 Meter um mindestens 20 bis 25 Meter. Sollte auch eine kreuzungsfreie Fahrt von den Personengleisen in der Relation Bielefeld – Nienburg gefordert werden, so werden weitere 10 Meter Breite gefordert. Lärmschutzwände für die auf den Damm zu legenden Gleise würden um bis zu 8 Meter höher liegen als die Oberkante des Lärmschutzes heute.

Bau von zwei zusätzlichen Gleisen an der Südseite



Blick von der Brücke an der Mindener Kreisbahn nach Osten (Richtung Hannover / Nienburg): Im Vordergrund beträgt die Breite des Gleisfeldes zwischen den Lärmschutzwänden etwa 33 Meter und erreicht damit ein Maß, das 5 Gleise zu ebener Erde bei einer Geschwindigkeit von weniger als 160 km/h zulässt. Dass hier noch 6 Gleise liegen, ist der Verwendung eines Quertragwerks zuzurechnen. Bei Störungen führen solche Quertragwerke dazu, dass die ganz gesperrt werden muss. Daher werden heute nur noch Einzelmasten errichtet, die mehr Platz erfordern – je Gleis etwa 2 Meter. Das hier noch breite Gleisfeld verengt sich im weiteren Verlauf auf 3 Gleise. Zwischen den Lärmschutzwänden beträgt die Breite dort nur etwa 18 Meter.



Diese Skizze zeigt den Einwirkungsbereich, wenn an der Südseite etwa 25 Meter für Bahngleise in Anspruch genommen werden sollen.



Bahnstraße in Dankersen. Für 2 zusätzliche Gleise an der Südseite würde die Lärmschutzwand bis über die Vorgärten hinaus dorthin versetzt werden, wo sich jetzt die Fronten der Häuser befinden..



Bahnstraße: Dankersen: Dieses Haus müsste weiteren Gleisen weichen, wenn sie an der Südseite errichtet werden.



Zwei neue Gleise an der Südseite würden an der Brücke über die Heinrich-Drögemeier-Straße im Vordergrund verlaufen.



Auch die Häuser an Ende des Stichwegs Hünenbrink wären von zusätzlichen Gleisen an der Südseite betroffen.

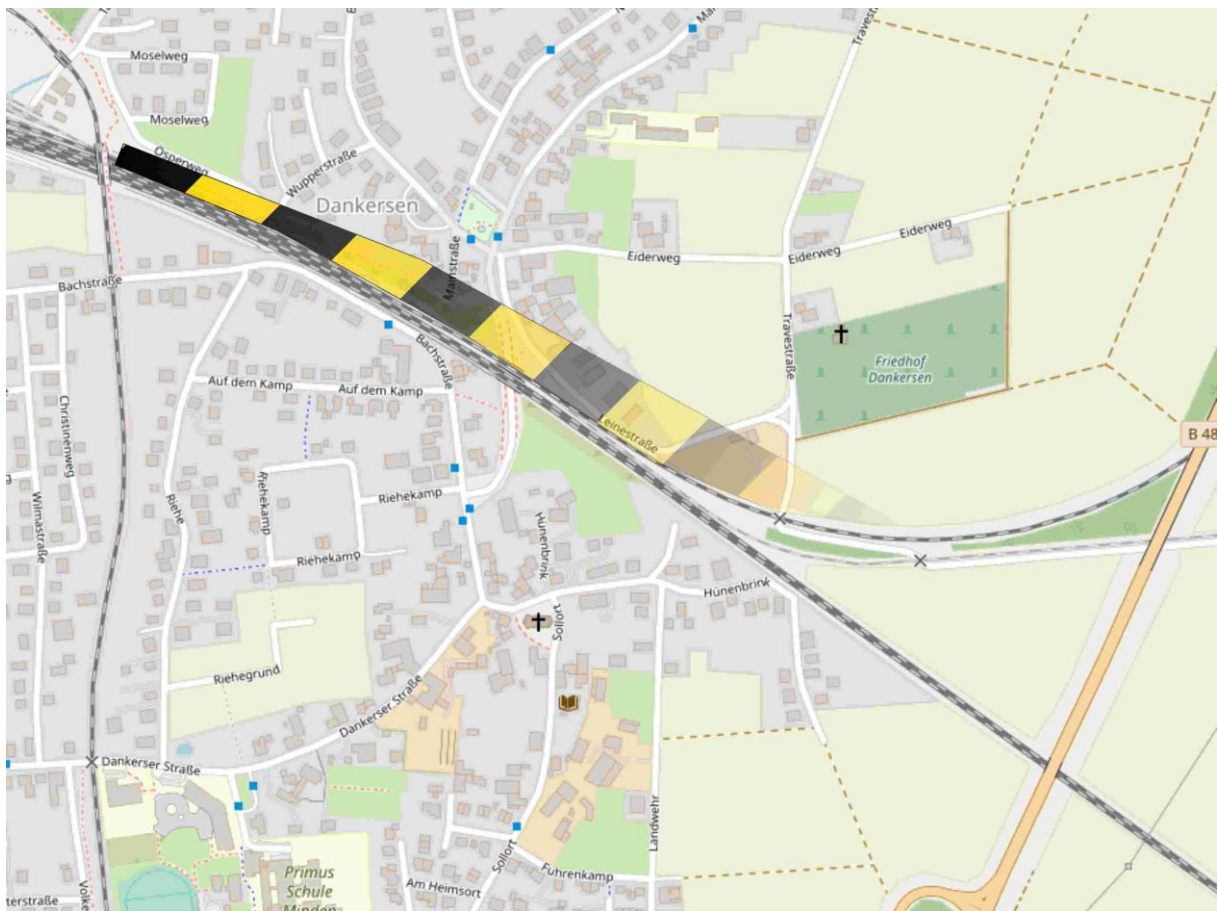


In dieser Kurve verläuft der Hünenbrink zu nah an der Bahnlinie, um noch Platz für zwei weitere Gleise zu bieten.



Links die Gleise nach Hannover, rechts nach Nienburg – hier trennen sich diese Gleise. Für eine kreuzungsfreie Einfahrt aus Nienburg wäre genau hier eine Brücke zu errichten. Werden die 2 zusätzlichen Gleise nach Hannover Hinter der Lärmschutzwand links sind die Häuser am Hünenbrink zu sehen, die den Gleisen auf der Südseite im Weg wären. Werden zusätzliche Gleise an der Nordseite nach Hannover gebaut, so lägen sie rechts vom Standpunkt des Fotografen.

Bau von zwei zusätzlichen Gleisen an der Nordseite



Die Skizze zeigt den Einwirkungsbereich an der Nordseite.



Entlang des Öspornweges ist der Bau neuer Gleise weniger problematisch. Der Raum bis zu den bebauten Grundstücken genügt aber nicht ganz, um die notwendigen Gleise unterzubringen, wenn die Strecke nach Nienburg kreuzungsfrei ausgefädelt werden soll. Blick von der Brücke an der Mindener Kreisbahn nach Osten.

Weitere Informationen: www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de



Blick von der Heinrich-Drögemeier-Straße auf den Öspornweg.



Die Lärmschutzwand über der Heinrich Drögemeier-Straße würde um 20 bis 30 Meter auf den Betrachter näher rücken.



Diese Gebäude an der Leinestraße würden den zusätzlichen Gleisen zum Opfer fallen.



Hinsichtlich der Höhen ist eine kreuzungsfreie Einführung der Gleise von Nienburg äußerst anspruchsvoll, erscheint aber machbar. Die Bahnlinie nach Nienburg (rechts, am Masten der Fahrleitung sichtbar) liegt im Bereich der B 482 bereits auf einem Damm, um die Höhe zur Kanalbrücke zu gewinnen. Eine Rampe zu einer Brücke über die Gleise müsste hier ansetzen, die Entfernung bis zur Brücke von rund 450 Meter könnte g ausreichen, um die nötige Höhe über den Gleisen nach Hannover zu erreichen.. Am anderen Ende der Rampe müsste die Brücke der Mindener Kreisbahn möglicherweise hochgesetzt werden.