Hintergrund- und Detailinformation

zum Vortrag auf den 37. Horber Schienen-Tangen

am 21. November 2019

zum Thema

Neubaustrecken:
Ängste der Bürger
und die Rolle der Poliitk
am Beispiel der
Neubaustrecke
Bielefeld – Hannover

www.bielefeld-hanndover.de

Neubaustrecken: Ängste der Bürger und die Rolle der Politik

Das Beispiel Neubaustrecke Bielefeld – Hannover

Rainer Engel

Eine halbe Stunde schneller zwischen Rhein, Ruhr und Spree: Der Deutschland-Takt soll es möglich machen mit einer Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover. So steht es im „Zielfahrplan 2030+“. Das Projekt ist im integralen Takt schlüssig eingebunden und investiert dort, wo der Nutzen am größten ist. Doch der Bund hat die Atmosphäre in der betroffenen Region vergiftet. Ursache ist der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030, der konkrete Ausbaupläne nannte, fast auf Meter genau.

Schon 1847 verband die Cöln-Mindener Eisenbahn den Bahnhof Deutz mit Minden, damals preußische Grenzstadt. In Preußen plante man so gradlinig, dass die Strecke westlich von Bielefeld für Hochgeschwindigkeit tauglich ist. Zwischen Bielefeld und Minden musste man die Täler und den Durchbruch der Weser an der Porta Westfalica nutzen. Östlich von Minden begann indessen die Kleinstaaterei, die die Bahnlinie ohne topographische Not zu einer Kurve in die nächste Residenz Bückeburg zwang (Abb. 1). Erst von dort aus geht die Bahnlinie wieder gradlinig weiter, um aus Gründen der Sparsamkeit sich in Wunstorf mit der Bahnlinie von Bremen zu vereinen. Zwar wurde schon lange über die Beseitigung der Kurvenfahrt durch Minden nachgedacht, aber immer hatten andere Baumaßnahmen Vorrang.

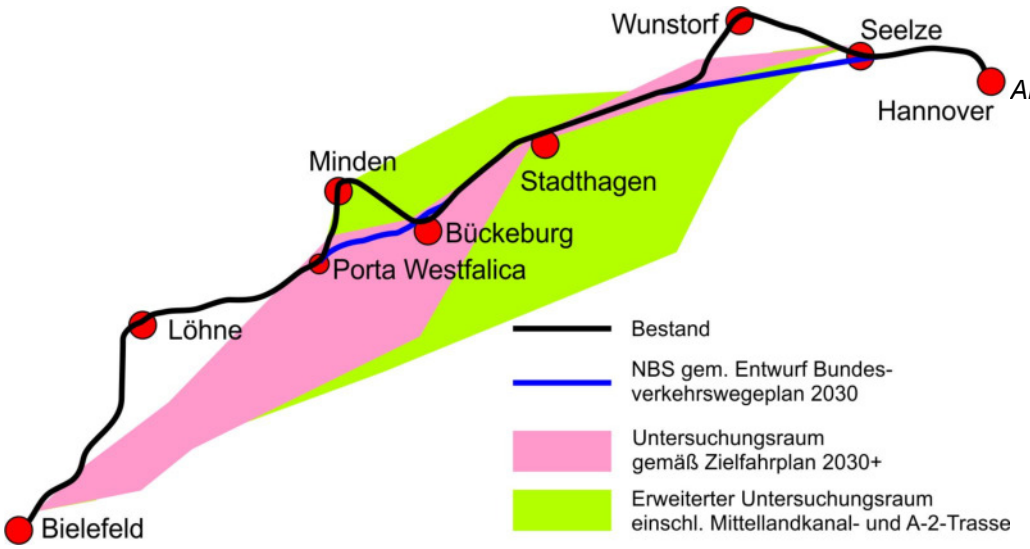

Abb. 1: Die Bestandsstrecke, die Planung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 und die Möglichkeiten, die der Deutschland-Takt für eine Neubaustrecke schafft.

Zurück zur Hochgeschwindigkeit

Der „Zielfahrplan 2030+“ in der Fassung vom 7. Mai 2019 enthält neben vielen kleineren Einzelmaßnahmen, über die es noch keine Liste gibt, drei große Neubauprojekte, die anlässlich der Präsentation des Zielfahrplans ausdrücklich genannt wurden: Eine Neubaustrecke von Würzburg nach Nürnberg soll die Städte in nur einer halben Stunde verbinden, ein Fernbahntunnel unter dem Hauptbahnhof in Frankfurt am Main soll neue Kapazitäten schaffen, und eine Neu- und Ausbaustrecke soll Hannover mit Hamm in Westfalen verbinden. Das zuletzt genannte Projekt war bereits in der ersten Fassung des Zielfahrplans 2030+ vom 9. Oktober 2018 enthalten und ist eine Abkehr von der Strategie der DB, sich von Neubaustrecken für 300 km/h aus Kostengründen zu verabschieden. Entsprechend dieser Strategie war die vierte Generation der ICE nur für 250 km/h ausgelegt worden. Der Rückkehr zu einer offensiven Strategie im ersten Entwurf des Zielfahrplans für die Verbindung Köln – Berlin folgen die beiden weiteren neuen Großprojekte, die in den zweiten Entwurf aufgenommen wurden. Vier Aspekte dürften diesen Strategiewechsel gefördert haben: Überschlägige Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergaben, dass die höheren Bau- und Betriebskosten auf hoch

belasteten Strecken wieder hereinzuholen sind. Die überraschend hohe Nachfrage nach Eröffnung der Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld, auf der die Fahrt Berlin – München in vier Stunden zurückgelegt wird, bestätigten diese Berechnungen. Einwendungen gegen eine Neubaustrecke von Würzburg nach Nürnberg mit einer Fahrzeit von 45 Minuten zeigten, dass im integralen Taktfahrplan in Bayern gravierende Anschlussverluste entstehen. Und die DB machte in 2018 die Erfahrung, dass Sprinterzüge politisch nicht akzeptiert werden, wenn sie in großen Städten durchfahren, um Zeit zu sparen. Solche Sprinterpläne hatte die DB Anfang 2018 für die Verbindung Berlin – Köln präsentiert.

Bedeutung der Ost-West-Verbindung

Die ICE-Linie von Rhein und Ruhr nach Berlin fährt heute an der Kapazitätsgrenze. Immer wieder wird angezeigt, dass die Züge ausgebucht und überlastet sind. Heute hat die Linie mit einer Auslastung von 60 % eine Spitzenstellung im DB-Netz. Bereits für 2023 bereitet die DB eine deutliche Kapazitätserweiterung vor, nach anfänglicher Konfrontation mit den Aufgabenträgern des SPNV ist das künftige Konzept mit ihnen abgestimmt worden: Zweistündlich sollen dann statt des heutigen Flügelzuges zwei Vollzüge von Berlin nach Düsseldorf und Köln fahren, zwischen Berlin und Hamm mit geringem Abstand. Die SPNV-Aufgabenträger machen aber kein Hehl daraus, dass dieser Fahrplan mit dem Aufbrauch der letzten Pufferzeiten erkauft wird, die heute noch die Übertragung von Verspätungen mildern.
Der Zielfahrplan 2030+ sieht eine weitere Erhöhung des Angebots vor mit einen Halbstundentakt zwischen Berlin und Hamm, aus dem stündlich im Wechsel nach Düsseldorf und Köln gefahren wird (im Zielfahrplan FV 10 und 47). Auf Sprinter-Ideen, die die DB Anfang 2018 verfolgte, wird verzichtet. Diese Entwicklung ist folgerichtig. Westlich von der Neubaustrecke wird ganz Nordrhein-Westfalen mit 16 Millionen Einwohnern erschlossen, östlich davon etwa 11 Millionen: Berlin und Umland (4 Mio.), Hannover und die Agglomerationen um Braunschweig, Hildesheim und Göttingen (2 Mio.), und mit der Anschlusslinie nach Magdeburg, Halle, Leipzig und Dresden große Teile von Sachsen-Anhalt und ganz Sachsen (5 Mio. Einwohner).
Entsprechend der hohen Verkehrsbelastung wurde schon zum Bundesverkehrswegeplan 2030 errechnet, dass eine kürzere Neubaustrecke mit einer Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten einen Nutzen-Kosten-Faktor von 2,0 erreicht. Für die längere Neubaustrecke ist ein noch höherer Faktor zu erwarten, weil mit geringen Kosten zwischen Hamm und Bielefeld weitere 4 Minuten sowie zwischen Wolfsburg und Berlin zusätzlich 7 Minuten Fahrzeitverkürzung möglich sind. Eine Methodik für die Berechnung des Nutzens, die die Netzwirkung der Fahrzeitverkürzung besser als die heutige berücksichtigt, würde zu einem noch positiveren Ergebnis kommen.
Betrachtet man die ICE-Linie zwischen Rhein/Ruhr und Berlin, so fällt rasch auf, dass die Fahrzeit von 49 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld und von 77 Minuten zwischen Hannover und Hamm nicht den Anforderungen am dem integralen Takt entspricht.
Der Vorschlag des Deutschland-Takts will diese Fahrzeiten auf 31 bzw. 54 Minuten kürzen. Westlich der Neubaustrecke werden damit die Knoten Münster, Hamm und Hagen von Osten her zur idealen Knotenzeit erreicht, die Fahrzeitverkürzung ab und bis Hannover, die für die Neubaustrecke selbst nur gegenüber heute knapp über der Viertelstunde liegt, wird also bis weit in die Fläche hinein zu einer halben Stunde Fahrzeitgewinn. Für Verbindungen nach Berlin sind noch die 7 Minuten hinzuzurechnen, die östlich von Wolfsburg gewonnen werden können.

Zu anspruchsvoll?

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h soll die Fahrzeit von Hannover bis Bielefeld von heute 49 Minuten auf 31 Minuten gesenkt werden. Ist das zu anspruchsvoll? Bisher wurden die Fahrzeiten, die für die Neubauprojekte der DB angegeben wurden, in der Praxis selten erreicht. Zwischen Halle und Erfurt stehen nicht 30 Minuten, sondern 32 Minuten im aktuellen Fahrplan. Der Zielfahrplan 2030+ sieht nur 28 Minuten vor. Eine Minute mag nach Abschluss der Umbauten im Hauptbahnhof Halle noch eingespart werden. Für die anderen drei Minuten Differenz ist ein Fragezeichen angebracht. Auch zwischen Nürnberg und Ingolstadt wird aktuell in 30 bis 32 Minuten gefahren, auch mit Zügen, die nur 250 km/h schaffen und daher die Möglichkeiten der Strecke nicht ausnutzen. Der Zielfahrplan sieht hier 29 Minuten vor. Diese Zahlen lassen vermuten, dass SMA die Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit zugrunde legt, während der aktuelle Fahrplan Reserven für die Pünktlichkeit enthält.
Beide Strecken eignen sich indessen als Referenz. Die Strecke Erfurt – Halle besteht aus einem 83,4 km langen Neubauabschnitt, der mit 300 km/h befahren wird und dem 8,4 km langen Zulauf nach Halle, der mit 160 km/h befahren wird, zusammen 91,8 km . Die Strecke Nürnberg – Ingolstadt misst 90,3 km. Unter Berücksichtigung der möglichen Verkürzung der Strecke Hannover – Bielefeld (heute

109,5 km) wird die Fahrtstrecke bei 101 km anzunehmen sein, wovon etwa 14 Kilometer zwischen Hannover bis zur Ausfädelung bei Seelze nur 160 km/h zulassen. Die daraus resultierende Mehrfahrzeit gegenüber den Referenzstrecken liegt zwischen 3 und 4 Minuten. So gerechnet liegt die von SMA angenommene Fahrzeit des Zielfahrplans für die Neubaustrecke noch im Rahmen dessen, was auch an anderer Stelle gerechnet wurde.
Allerdings ist die Frage berechtigt, ob nicht die heute im Fahrplan stehenden Fahrzeiten realistischer sind. Auf dieser Grundlage sollte man 35 Minuten für Bielefeld – Hannover ansetzen. Und: Wir sprechen über eine Neubaustrecke, von der es nicht mehr als einen Strich auf der Landkarte gibt. Entscheidend ist daher: Funktionieren die Knoten mit einer längeren Fahrzeit noch? Wie viel mehr Fahrzeit als 31 Minuten hält der integrale Takt aus? Abb. 2 skizziert die Antwort.

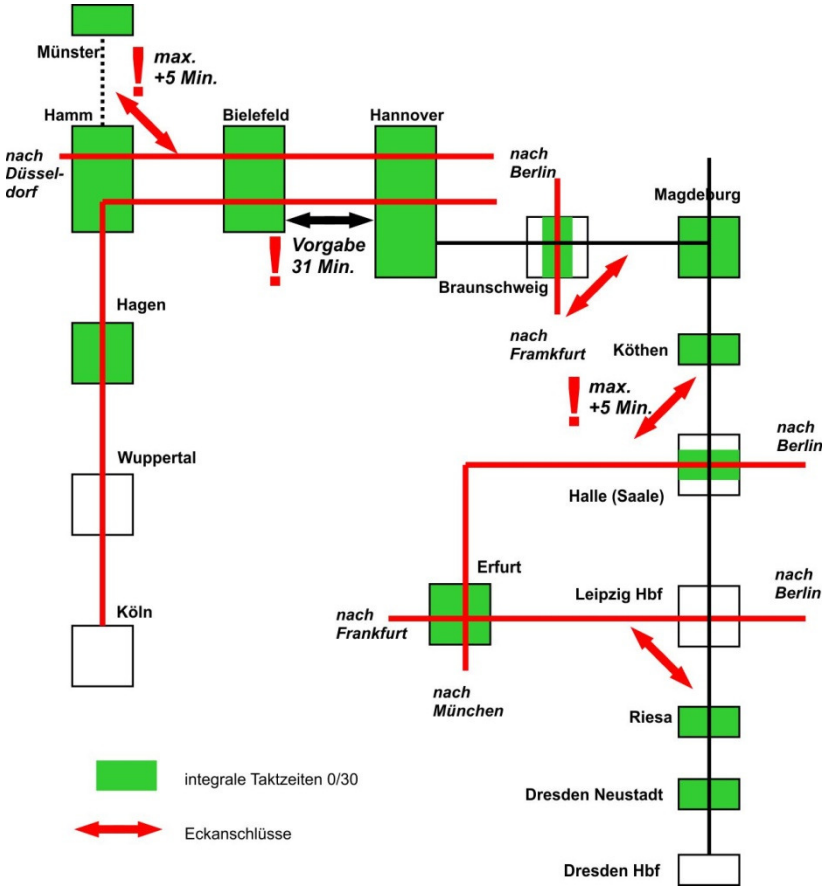

Abb. 2: Das Taktknoten-System, das hinter der Planung der Neubaustrecke Bielefeld – Hannover steht.

Der erste Aspekt ist ein wirtschaftlicher. Wo ist die Schwelle, an denen sich das 300-km/h-Konzept nicht mehr rechnet? Mit Fahrzeugen für 250 km/h können die 7 Minuten Fahrzeitgewinn zwischen Berlin und Wolfsburg gar nicht und die 4 Minuten Fahrzeitgewinn zwischen Bielefeld und Hamm nur zur Hälfte eingefahren werden. So gesehen wird die Frage schnell zum „Alles oder Nichts“. Entweder mit 300 km/h ist die halbe Stunde Fahrzeitverkürzung zwischen Köln und Berlin realisierbar – und damit auch der saubere integrale Takt westlich von Hannover, oder es bleibt bei den zehn Minuten Beschleunigung gemäß dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan und der Zementierung des unzulänglichen Ist-Zustandes: An der einen oder anderen Seite werden Anschlüsse verpasst und in die Region hinein verpufft der Fahrzeitgewinn. Das 300-km/h-Konzept ist also grundlegende Voraussetzung für einen großen Sprung für alle Verbindungen.

5 Minuten mehr Fahrzeit wären D-Takt-tauglich

Für den Knoten Hamm ergibt sich: Die Fahrzeit nach Münster beträgt ohne Zwischenhalt nur 20 Minuten, dieser wichtige Taktknoten bleibt auch mit einem ICE-Halt zur Minute 0 und 30 erreichbar. Wegfallende Zwischenhalte des heutigen RE 3 in Drensteinfurt und Münster-Hiltrup wären hinnehmbar. Wenn die Expresszüge Richtung Wuppertal 5 Minuten später fahren, sind bis Hagen

keine unlösbaren Konflikte und in Hagen keine Anschlussverluste ersichtlich. Zwischen Hagen und Köln wird man aber Pläne anpassen und auf ehrgeizige Anschlüsse, etwa an den Regionalexpress nach Brüssel (Übergangszeit 4 Minuten am gleichen Bahnsteig!), verzichten müssen.
Entsprechendes gilt für die Achse nach Düsseldorf: Eine um fünf Minuten verschobene Trasse ist möglich, erst recht, wenn man die Bahnsteige für höchste Leistung auslegt. Der Anschluss nach Amsterdam würde in der Mindestübergangszeit noch bestehen, wenn man meint, er sei zielführend, obwohl die Fahrt über Osnabrück kaum langsamer ist. Die Aufgabe der fragwürdigen Durchbindung in einen Sprinter nach München wäre kein gravierender Verlust.
Für den Knoten Bielefeld erweist sich ein Halt des Hochgeschwindigkeitszuges zur Minute 25/35 sogar als günstiger als der Zielfahrplan mit seinem Nullknoten. Vier maßgebliche Knoten der Regionalstrecken zur vollen und halben Stunde liegen in etwa 10 bis 15 Minuten Entfernung (Oerlinghausen, Sennestadt, Herford, Gütersloh). Lediglich Halle (Westfalen) liegt als 0/30-Knoten ungünstig, der Anschluss von allen wichtigen Zügen dorthin wird aber auch laut Zielfahrplan knapp verpasst. Die Strecke soll aber entsprechend regionaler Wünsche für einen Halbstundentakt bis Osnabrück ertüchtigt werden, sodass die Verschiebung um eine Viertelstunde an beiden Enden bessere Anschlüsse brächte. Angekommen im Deutschland-Takt ist dieser Wunsch aber noch nicht.
Die übelste Fehlplanung ist aber nach dem derzeitigen Entwurf des Zielfahrplans, dass ICE und der parallele Regionalexpress zur gleichen Zeit im Bielefelder Bahnhof ohne gegenseitigen Anschluss halten. Beständige Fahrgastbeschwerden über eine derart unverständliche Planung werden die Folge sein. Die Erfahrung lehrt, dass solche angeblich zwingenden Fahrpläne früher oder später geändert werden.
Alles in allem ergibt der integrale Takt keinen Grund, von der Planung der Neubaustrecke für 300 km/h und in der Ausdehnung bis Bielefeld aus grundsätzlichen Erwägungen Abstand zu nehmen, andererseits aber ebenso wenig Grund, die Zielfahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld genau zu erreichen.

Knoten Hannover und Magdeburg verschieben?

Deswegen werden allerdings Stimmen nicht verstummen, die errechnen, dass man mit einer noch deutlich längeren Fahrzeit als 35 Minuten von Bielefeld nach Hannover zurechtkommen und damit Investitionen ersparen könne. Bislang war der Systemknoten in Hannover mit der Minute 30 für den Ost-West-Verkehr „gesetzt“, um den sich der Nord-Süd-Verkehr in etwa der Mindestumsteigezeit gruppiert. Der zweite Entwurf des Zielfahrplans verlässt diesen Ansatz und verschiebt den Nord-Süd-Verkehr in die Minuten 15 und 45. Die Änderung scheint auch zu erlauben, den Ost-West-Verkehr aus der Lage 0/30 zu verschieben, weil in Berlin mit seinem dominanten Ziel- und Quellpotenzial keine relevanten Anschlüsse zu verlieren sind. Auf ein erstes Problem stößt man aber bei der Koordination von Nah- und Fernverkehr zwischen Hannover und Wolfsburg: der Nahverkehr bildet in Gifhorn einen Taktknoten mit der Linie Braunschweig – Uelzen und muss in diesem Bereich durch den Fernverkehr überholt werden. Dieser soll auf Halbstundentakt verdichtet werden, was einen viergleisigen Abschnitt zwischen Dollbergen und Gifhorn erfordert. Eine passgenaue und sparsame Auslegung der viergleisigen Überholstrecke muss auf einem bestimmten Haltezeitpunkt des Fernverkehrs in Hannover beruhen. Doch damit nicht genug.
Planerisch ist der Integrale Takt nur dann ein einfaches System, wenn in jedem relevanten Knoten die Knotenzeit erreicht wird. Sobald man beginnt, in dem einen oder anderen Knoten zu verschieben, muss man die Folgen weiträumig abklären. Diese enorme Leistung schaffen die vom Gutachterbüro SMA erarbeiteten grafischen Fahrplandarstellungen. Erst bei ihrer Betrachtung fällt auf, dass der Haltezeitpunkt des ICE in Hannover zwar in Richtung Berlin nicht unbedingt relevant ist, wohl aber in der Verknüpfung mit der IC-Linie nach Leipzig und Dresden. Der Anschluss zwischen beiden Linien am gleichen Bahnsteig hat sich, abgesehen von dem Problem der Pünktlichkeit, bislang bewährt. Angesichts der sehr unterschiedlich starken Verkehrsströme nach Berlin und nach Sachsen-Anhalt und Sachsen ist die Verknüpfung sinnvoll und hätte längerfristig auch die Chance, in Richtung Leipzig und Dresden zu einem Halbstundentakt erweitert zu werden.
Eine Analyse muss daher das gesamte Taktsystem bis Dresden in den Blick nehmen (Abb. 2). Der Intercity (Zielfahrplan: FV 13, 14, 35) erreicht schon heute ideale Knotenzeiten in Magdeburg, Köthen, Riesa und Dresden-Neustadt. Gegenüber der idealen Knotenzeit ist eine Verschiebung von etwa zehn Minuten hingegen in Braunschweig, Halle (Saale) und Leipzig gegeben. Schon heute reagiert der Fernfahrplan darauf pragmatisch: Die Richtungsanschlüsse Frankfurt – Kassel – Magdeburg, Magdeburg – München und München – Dresden werden mit jeweils kurzer Übergangszeit hergestellt. SMA übernimmt dies in den Zielfahrplan und geht davon aus, dass schnellere Fahrzeuge eingesetzt und stündliche Halte in Helmstedt und Köthen ermöglicht werden sollen (heute nur zweistündlich entweder in Helmstedt oder Köthen). Helmstedt bekommt zwar eine integrale Haltezeit, aber hier gibt

es keine Anschlüsse mehr, der Halt wäre also verzichtbar, wenn es andernorts eng wird. Gravierende Anschlussverluste ergeben sich aus jeder weiteren Minute schon in Magdeburg zu den im Deutschland-Takt neu eingeplanten Linien nach Berlin (FR 8) und Dessau (E 13 ST).
Wer am Fahrplan der IC-Linie schiebt (dies liegt den Überlegungen von Hesse, Eisenbahn-Revue International 7/2019, S. 386 ff. zugrunde), verlängert die Übergänge der wichtigen Eckanschlüsse in Braunschweig und Leipzig und verkürzt sie in Halle. Damit wird die Umsteigezeit in Halle zum maßgeblichen Faktor: Um mehr als 5 Minuten lässt sich ohne Verlust des Anschlusses nicht schieben, und damit wird der Fahrplan nicht wirklich „integraler", weil die idealen Knotenzeiten in Braunschweig, Halle und Leipzig so auch nicht erreicht, in den anderen Knoten aber verlassen werden.
Dennoch werden immer wieder Stimmen laut, die meinen, Halle und Leipzig müssten doch zu einem Nullknoten entwickelt werden. Im Prinzip ist diese Forderung berechtigt, aber gerade für die hier zu betrachtende Linie Hannover – Dresden gilt das nicht. Die heutige Fahrplankonstruktion entspricht den theoretischen Anforderungen des integralen Takts. Während diese Linie in Magdeburg, Köthen, Riesa und Dresden-Neustadt die aufkommensstärkste Linie ist, die mit kürzest möglicher Haltezeit durchfahren sollte, hat sie diese Funktion in den anderen drei Bahnhöfen nicht. Hier dominieren die Hochgeschwindigkeitslinien Frankfurt – Berlin (FV 11.1, 32) bzw. München – Berlin (FV 7, 12, 13, 45, 46). Nach der Logik des integralen Taktfahrplans muss die „Nebenlinie" rechtzeitig vor der Hauptlinie ankommen und erst dann abfahren, wenn die Anschlussreisenden da sind. Das bedeutet für die „Nebenlinie" eine Haltezeit der doppelten Dauer der Umsteigezeit abzüglich der Haltezeit des Zuges der „Hauptlinie". Plastisch ausgedrückt: Bei 7 Minuten Umsteigezeit und 2 Minuten Haltezeit der „Hauptlinie" muss der Zug der Nebenlinie mindestens 12 Minuten halten, damit Anschlüsse zur Hauptlinie bestehen. Je näher die Kreuzungen mit einer Hauptlinie beieinander liegen, umso langsamer wird die Nebenlinie für durchreisende Fahrgäste. Die Gewährung von Richtungsanschlüssen und die Verdichtung des Angebots über einen Stundentakt hinaus ist die richtige, den Fahrgastinteressen der Durchreisenden entsprechende Antwort.

Hier sparen, dort nachbessern?

Wie steht es mit dem Argument, man könne bei der Neubaustrecke sparen? Eine Verlängerung der Fahrzeit gegenüber dem Ansatz des Zielfahrplans um wenige Minuten kann in den bisher ideal getakteten Knoten Folgeinvestitionen erfordern, um Anschlüsse wieder herzustellen. In manchen Fällen können Anschlüsse auch durch Aufgabe von Halten hergestellt werden, was aber Folgekosten für den Betrieb zusätzlicher Züge erzeugt. In Sachsen-Anhalt und Sachsen gibt es keine überlasteten Strecken, sie sind allenfalls unzulänglich ausgebaut. Es gibt keine überlasteten Züge, sondern man steht vor der Frage, wie man die Bedienung der schwachen Nachfrage mit genauso bescheidenen Mitteln finanzieren kann. Insofern unterscheiden sich die Bedingungen sehr von denen westlich von Hamm.
Es ist nicht einfach, die ersparten Kosten einer Neubaustrecke mit zusätzlichen Aufwendungen an anderer Stelle gegenzurechnen. Vor allem aber ist es sinnvoll, dort massiv zu investieren, wo sehr große Fahrgastmengen unterwegs sind und damit auch der größte Zuwachs realisiert werden kann – und das ist zwischen Hannover und Bielefeld und nicht in Sachsen. Auch ein Zielfahrplan 2050+ könnte noch weitere Investitionen vorsehen, die Leipzig dann zu einem integralen Knoten machen.
Als Fazit ist daher festzuhalten: Der Zielfahrplan setzt die politischen Prioritäten richtig. Das Risiko, dass die real erreichbare Fahrzeitverkürzung im Neubauabschnitt Bielefeld – Hannover etwas geringer ausfällt als jetzt in den Plan geschrieben, ist mit vergleichsweise geringen Folgen kompensierbar. Die Bundesregierung hat anscheinend erkannt, dass eine Konkretisierung des Fahrzeitgewinns eine Grundvoraussetzung für viele davon abhängige Planungen ist und hat bereits nach Erörterung in der sogenannten „Fulda-Runde" im Frühjahr 2019 Gelder für Vorplanungen freigegeben.

Der historische Engpass

Der Bau zusätzlicher Gleise zwischen Wunstorf und Minden ist nicht nur zur Beschleunigung notwendig, sondern auch zur Beseitigung eines historisch gewachsenen Engpasses. Im Zuge der Industrialisierung wurde im Abschnitt von Hamm bis Minden ein drittes und viertes Gleis, im Wesentlichen ohne Bahnsteige, für den Güterverkehr angelegt. Die Weiterführung von Minden nach Osten fiel jedoch dem Ersten Weltkrieg und der anschließenden Wirtschaftskrise zum Opfer. Für den Güterverkehr standen damals weitere leistungsfähige Ost-West-Verbindungen über Hameln, Elze, Kreiensen und Northeim zur Verfügung. Nach der Teilung Deutschlands und der Elektrifizierung des Hauptstreckennetzes wurden diese Verbindungen jedoch so zurück gebaut, dass sie heute nur noch für den Regionalverkehr taugen. Auf der Hauptstrecke wurde hingegen die Geschwindigkeit für Intercity und ICE, soweit möglich, auf 200 km/h heraufgesetzt, mit der Folge, dass es auf den Gleisen

eng wird, die sich Güterzüge, Regionalzüge, S-Bahn und Hochgeschwindigkeitsverkehr teilen müssen. Der Bau einer Umfahrung von Minden wurde schon vor 2000 als zu teuer aufgegeben, aber auch der Bau eines dritten und vierten Gleises entlang der Bestandsstrecke fiel 2010 mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1 durch. Mittlerweile zählt der Abschnitt zwischen Minden und Wunstorf zu den überlasteten Strecken gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz. Erst im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt wurde von den Gutachtern dieser Engpass als zu beseitigen wieder in den Vordergrund gerückt.

Flurschaden durch den BVWP

So wartete der Bundesverkehrswegeplan 2030 im zur Diskussion gestellten Entwurf mit diesem Neubaustrecken-Projekt auf: *„2-gleisige NBS Abzw. Letter – Lindhorst, Vmax 230 km/h; 3. u. 4 Gleis Lindhorst – Abzw. Echtorf, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Abzw. Echtorf – Porta Westfalica, Vmax 230 km/h; Ertüchtigung von 2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen -Löhne (Westf.) auf Vmax 180 km/h.“*
Die Ausfädelung aus dem Bestand am Bahnhof Porta stand damit fast auf den Meter genau fest (Abb. 3). Aus beigefügten Karten ergab sich, dass das Projekt bereits durchgeplant und in den meisten Abschnitten als praktisch alternativlos dargestellt wurde. Unter anderem war darin verzeichnet, dass der Ortsteil Lerbeck der Stadt Porta Westfalica in sehr geringer Tiefe in einem Tunnel unterquert werden sollte. An anderen Stellen sollte die Strecke sehr nah an vorhandener Wohnbebauung vorbeigeführt werden. Damit brach ein Sturm der Entrüstung los, hatte man in der Region doch geglaubt, mit den Protesten gegen das Projekt Ende der Neunzigerjahre Erfolg gehabt zu haben. Aufgrund des Bundesverkehrswegeplans 1993 hatte die DB ein fast identisches Projekt geplant, das vor Ort nicht nur von den Bürgern, sondern auch von der Politik bekämpft worden war. Nach wenigen Jahren wurde das Vorhaben als zu teuer aufgegeben.
Die Einwendungen gegen den neuen Entwurf führten dazu, dass in der Endfassung des Bundesverkehrswegeplans 2030 die Beschreibung entschärft, der Strich auf der Landkarte viel dicker gezeichnet und die Detailgrafiken entfernt wurden. Dem Bundesschienenwegeausbaugesetz wurde eine Fußnote beigefügt, nach der der erwünschte Zeitgewinn vorrangig durch Ausbau entlang der Bestandsstrecke zu erzielen sei. Doch diese Änderungen haben die Gemüter in der Region nicht beruhigt: Wer die Geographie kennt, kann eine grundlegende Änderung der Knackpunkte dieses Neubauprojekts insbesondere im Bereich des Bahnhofs Porta Westfalica nicht feststellen. Das Vertrauen in die Bundespolitik ist nachhaltig erschüttert, so nachhaltig, dass auch über den neuen Zielfahrplan 2030+ in der Region keine sachliche Diskussion möglich ist.
Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hatte anlässlich der Vorstellung des ersten Entwurfs des Zielfahrplans 2030+ eine umfassende Bürgerbeteiligung zu den Projekten in Aussicht gestellt. Doch niemand von der Bundesebene hat bisher der Region das Projekt näher erläutert oder ausdrücklich bekräftigt, dass es auch hier einen umfassenden Bürgerdialog geben werde. Bundestagsabgeordnete der Region müssen vielmehr etwaige Einzelheiten mit Anfragen der Regierung wie Würmer aus der Nase ziehen. Einzeläußerungen aus dem Ministerium gegenüber der Presse lassen auf die Prüfung von Varianten wie „Mittellandkanal-Trasse“ oder „A2-Trasse schließen“, ohne dass weitere Details, nicht einmal über den Arbeitsprozess, hinzugefügt werden. Dass die Bundesregierung Gelder für die Vorplanung freigegeben hatte, kam zufällig Anfang Juni an die Öffentlichkeit. Für Irritationen sorgen die veröffentlichten Fahrplanblätter des Zielfahrplans 2030+: Aus ihnen geht hervor, dass die Hochgeschwindigkeitstrasse durch Stadthagen führen soll. Ohne nachvollziehbaren Grund wurde dann die Grafik des zweiten Entwurfs kurz nach der Veröffentlichung durch eine weitere ersetzt, in der der Bahnhof Stadthagen durch den Bahnhof Bückeburg ersetzt wurde.
Auch der Umstand, dass die Intercity-Züge zwischen Minden und Hannover abschnittsweise über die Neubaustrecke fahren und fünf Minuten schneller sein sollen als heute, bekräftigt die Vermutung, dass es eine Vorfestlegung für die Trasse gebe. „Es gibt keine Vorfestlegung“ heißt es hingegen in den Erläuterungen vom 7.5.2019, wobei die hinzugefügte Projektskizze in etwa dem in Abb. 1 gezeigten erweiterten Untersuchungsraum darstellt. Öffentlich verfügbar sind diese Erläuterungen aber nicht. Tatsächlich wird durch die Fahrzeitvorgabe entweder eine erhebliche Einengung des Untersuchungsraums oder es muss eigens für den Intercity-Verkehr eine zusätzliche Verbindung angelegt werden.
In der Region erzeugen alle diese Vorgänge Unsicherheit statt Vertrauen in die Arbeit der Bundesregierung. Wie ein konstruktiver Bürgerdialog in dieser Atmosphäre stattfinden soll, bleibt fraglich.

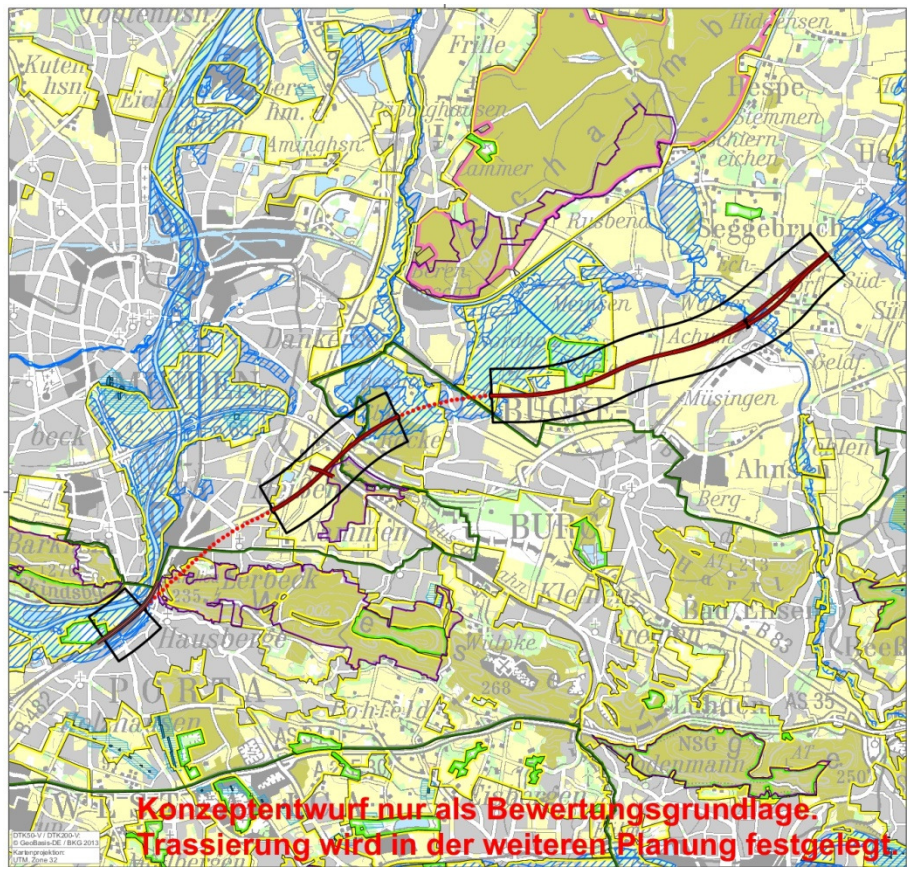

Abb. 3: Fertige Planung statt Bürgerdialog: Grafik aus dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Bundesverkehrsministerium März 2016.

Fazit

Der Zielfahrplan 2030+ enthält ein schlüssiges Konzept für die Hochgeschwindigkeit. Für eine Neubaustrecke Bielefeld – Hannover gibt es in beschränktem Rahmen Möglichkeiten der Anpassung des Deutschland-Taktes, wenn im Planungsprozess oder in der Praxis die jetzt vorgegebene Fahrzeit nicht ganz erreicht wird. Ein ehrgeiziger Planungsansatz sichert aber, dass der Deutschland-Takt später funktionieren wird. Ein Planungsansatz, der nur auf Sparen an der Neubaustrecke ausgelegt ist, läuft hingegen Gefahr, dass der Deutschland-Takt nicht funktioniert oder mit sehr ineffizienten Nachbesserungen erreicht werden muss.
Bei Betrachtung der Details und dem Zusammenspiel mit dem Regionalverkehr stellen sich aber viele Fragen, auf die es bisher keine Antworten gibt. Aufgrund der mangelhaften Kommunikation von Seiten der Bundesregierung sind Politiker und Bürger verunsichert.
Und es stellt sich heraus, dass die Methode, wie der Bundesverkehrswegeplan dargestellt wird, für den Deutschland-Takt nicht taugt. An der Spitze einer Darstellung muss das Ziel einer bestimmten Fahrzeit und eine bestimmte Kapazität stehen und erst daraus leitet sich dann der Anspruch an die Trasse ab. So ist der Zielfahrplan entstanden, das muss auch der Bundesverkehrswegeplan nachvollziehen und die Ziele und Eckpunkte, nicht aber die Trasse selbst benennen. Auf der Basis der Ziele, die die Regierung vorgibt und der Bundestag mit dem Schienenwegeausbaugesetz billigt, ist dann der Dialog mit den Bürgern über die Trassen zu führen

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