

Detmold, den 31.8.2021

Bahntrasse Hannover – Bielefeld:

Neue Trassenvorschläge keine ökologischen Wunder

Ohne Eingriffe in Landschaften und Städte ist der historisch gewachsene Bahn-Engpass im Schienennetz zwischen Hannover und Bielefeld nicht machbar. Auch die neueste ins Spiel gebrachte Trasse ab Minden führt quer durch ein großes geschütztes Gebiet. Es kommt darauf an, den besten ökologischen Kompromiss zwischen Fahrzeit und Eingriffen zu finden. Darauf weist die Initiative Deutschlandtakt hin.

Ingenieure erarbeiten derzeit im Auftrag der Bürgerinitiative Widuland (Vlotho) eine alternative Trasse mit etwa 48 km Länge von Minden nach Hannover, die die Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover um nur 7 Minuten verkürzen würde. Die Bundesregierung besteht derzeit darauf, die kürzest mögliche Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover zu realisieren. Um die Fahrzeit von 31 Minuten zu erreichen, müssen 78 Kilometer neu gebaut werden, dafür sind mehr als 5 Milliarden Euro veranschlagt. Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt eine Trasse von Bad Oeynhausen bis Seelze vor, die etwa 4 Milliarden Euro kosten und etwa 36 Minuten Fahrzeit benötigen würde. Damit würde die Fahrt Bielefeld – Hannover um 12 Minuten schneller.

„Die Bundesregierung verfolgt derzeit die Maximierung des Fahrzeitgewinns auf Kosten der Umweltbelange. Die Gegner aus NRW verfolgen die Minimierung der Umweltschäden im eigenen Land auf Kosten der Nachbarn. Viele Gegner aus Niedersachsen wollen hingegen keine Fahrzeitverkürzung zulassen und verlangen, dass die zusätzlichen Gleise an der vorhandenen Strecke verlegt werden“, beschreibt Rainer Engel die politische Situation. Rainer Engel vertritt die Interessen der Initiative Deutschlandtakt im Verfahren der Bürgerbeteiligung zur Neubaustrecke Hannover - Bielefeld. „Keiner dieser Ansätze ist geeignet, das Optimum eines Kompromisses zwischen Fahrzeit und Eingriffen in die Umwelt zu erreichen.“

Abschied von einfachen Rechnungen

Der erste notwendige Schritt ist nach Auffassung der Initiative Deutschlandtakt der Abschied von einer ideologischen Überhöhung von Taktknoten. „Hannover ist nicht der Nabel des Deutschlandtakts, zu dem der Bahnhof von der Bundesregierung hochgejubelt wird. Entscheidend für den Fahrgast ist, dass die Anschlüsse passen, nicht aber, dass der große Zeiger der Uhr genau nach oben oder unten zeigt. Je kleiner ein Bahnhof ist, umso wichtiger wird der Taktknoten. Für große Bahnhöfe sind andere Lösungen sinnvoller, weil ohnehin nicht alle Züge gleichzeitig an den Bahnsteig passen.“ Die Initiative Deutschlandtakt verlangt von der Bundesregierung daher, dass eine Fahrzeitvorgabe nicht als Fußfessel für die Planer der Deutschen Bahn genutzt wird.

Allerdings machen sich es viele Gegner der Neubaustrecke zu einfach. Bei einer Fahrzeit von 41 Minuten muss sehr viel östlich von Hannover investiert werden, um beispielsweise den Taktknoten Magdeburg zu erreichen. „Hier erwarten wir von den

Vertretern dieser Variante belastbare Fakten für den Ausbau östlich von Hannover, sowohl in ökologischer wie in finanzieller Hinsicht“, erklärt Engel.

Kurz ist nicht unbedingt ökologischer

Zugleich ist die kürzeste und kostengünstigste Neubaustrecke nicht unbedingt die ökologischste. „Ein weiträumiges Landschaftsschutzgebiet liegt wie ein Riegel östlich vor den Toren von Minden. Wer dort eine Trasse bauen will, muss in den Senken und nassem Gelände riesige Dämme aufbauen oder eine Stelzenbahn in ungünstigem Untergrund planen. Es kann durchaus sinnvoller sein, einen geschützten Bereich wie den Harri östlich von Bückeburg mit Tunneln zu unterfahren, auch wenn das teurer ist. Was technisch machbar und sinnvoll ist, werden erst detaillierte Untersuchungen des Baugrundes ergeben“, so Engel. „Vor einfachen Lösungsvorschlägen, die – im wahrsten Sinne des Wortes – an der Oberfläche bleiben, können wir nur warnen.“

Genauso wenig ist der Ausbau der Bestandsstrecke von Minden bis Wunstorf auf 4 Gleise unbedingt eine sinnvolle Lösung. „Hier sind Bürger vor allem von Lärm betroffen, und an mancher Stelle wie in Wunstorf müsste in die Stadtstruktur eingegriffen werden, weil die Flächen neben den Gleisen schon zugebaut sind. Dazu werden die Planer der DB noch genauere Aussagen machen.“

„Nicht ohne Grund haben wir daher einen Kompromiss zwischen Fahrzeit und Umweltbelastung vorgeschlagen, der die günstigeren Bodenverhältnisse im Mittelgebirge nutzt, zugleich aber weniger Neubau verlangt,“ so Engel. „Da wir überregional denken, sehen wir hierin auch den größten Zusatznutzen, nämlich in einer drastischen Verkürzung der Fahrzeit von Osnabrück nach Hannover auf nur eine Dreiviertelstunde statt heute fast 70 Minuten. Der Aspekt des Zusatznutzens fällt bei den meisten Diskutierenden völlig unter den Tisch, weil die Fixierung auf die Fahrzeit von Bielefeld Hannover den Blick verblendet.“

„Die Initiative Deutschlandtakt erwartet von der zukünftigen Bundesregierung, dass auch die Prüfung von Trassen zugelassen wird, die die bisher zugrunde gelegte Fahrzeit von 31 Minuten nicht vollständig erfüllen. Aber ökologische Wunder von neuen Trassenanschlägen erwarten wir nicht,“ so Engel.

Weitere Informationen:

www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

Rainer Engel

Initiative Deutschlandtakt

Internet: www.initiative-deutschlandtakt.de

www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Referent Deutschlandtakt

Internet: www.probahn-nrw.de

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen e.V.

Beauftragter für die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neubaustrecke Bielefeld - Hannover

Internet: <https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/index.html>

Gretchenstraße 26

32756 Detmold

Tel. 052 31 300 112

Email: engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de