

Planer und Kritiker diskutieren kontrovers über die schnellere ICE-Verbindung zwischen Bielefeld und Hannover. Die Bahn hält eisern am sogenannten „Deutschlandtakt“ fest. Damit wird eine Trasse durch Bad Salzuflen immer wahrscheinlicher.

Tiefe Gräben zwischen Bahn und Neubau-Gegnern



Kommt eine ähnliche Baustelle wieder nach Bad Salzuflen? Das historische Foto von 1938 zeigt Schaulustige, die sich für die Arbeiten für die heutige A 2 interessieren. Im Hintergrund wird eine Schneise am Obernberg geschlagen. Foto: Archiv Monika Prüßner-Claus

Bad Salzuflen. Die orangenen Dreiecke als Zeichen des Widerstands gegen eine mögliche neue ICE-Schnellbahntrasse durch die Region sind auch in Bad Salzuflen an immer mehr Ecken zu sehen. Und die hölzernen Mahner haben offenbar ihre Berechtigung. Immer deutlicher zeigt sich, dass Verantwortliche im Bundesverkehrsministerium und bei der Deutschen Bahn (DB) vor allem eines im Kopf haben: 31 Minuten. So lange soll die Bahnfahrt von Bielefeld nach Hannover künftig maximal dauern. Das ist auf einem digitalen Workshop des Projektteams der Deutschen Bahn in der vergangenen Woche und in einer Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums auf Anfrage unserer Redaktion sehr deutlich so formuliert worden. Und wenn die 31 Minuten wie Beton stehen, wird eine Neubautrasse quer durch Bad Salzuflen immer wahrscheinlicher.

Laut geworden: „Diese Fahrtzeit ist über eine Ertüchtigung der bisherigen ICE-Strecke von Bielefeld bis Bad Oeynhausen nicht zu erreichen“, sagt Experte Rainer Engel. Der Detmolder ist seit Jahrzehnten für den Fahrgastverband „Pro Bahn“ tätig und war

Teilnehmer der jüngsten Runde des sogenannten „Planungsdialogs“, an dem auch Kritiker einer möglichen Neubaustrecke wie Umweltverbände oder die Bürgerinitiative „WiduLand“ teilnahmen. Engel sagte, er sei zum Ende laut geworden, weil es in der Online-Konferenz immer wieder hieß, dass der ICE in Hannover künftig bei Minute 30 ankommen müsse. „Das ist ein Märchen. Ich schaue auf die Details der Details in den Fahrplänen. Wenn man sich strikt auf die Fahrtzeit von maximal 31 Minuten festlegt, verliert man wichtige Anschlüsse auf der Strecke. Und wer von Bielefeld nach München mit dem ICE reist, steht noch in 100 Jahren eine halbe Stunde lang auf dem Bahnsteig in Hannover“, sagt Engel. Eine nur um fünf Minuten längere Fahrtzeit von Bielefeld nach Hannover würde mindestens genauso viele Anschlüsse sicherstellen. „Dafür könnte die Bestandsstrecke von Bielefeld nach Bad Oeynhausen genutzt und ausgebaut werden. Wir sparen eine Milliardensumme und schonen Mensch wie Umwelt, die bei einer Neubautrasse im höchsten Maße belastet würden“, sagt Engel.

Sorgen wachsen: Dass eine Trasse durch Bad Salzuflen immer wahrscheinlicher wird, fürchtet auch Monika Prüßner-Claus. Sie ist Anwohnerin der Elkenbrede und Sprecherin der dortigen Siedlungsgemeinschaft mit ihren gut 100 Mitgliedern – Tendenz steigend: „Wenn wir die neue Trasse in der Nachbarschaft bekommen, heißt das zehn Jahre Baustelle für uns. Das Entsetzen unter den Nachbarn ist groß. Jemand hat mal ausgerechnet, dass allein für den Erdaushub eines Tunnels durch den Obernberg eine halbe Million Lkw-Ladungen abgefahren werden müssten.“ Immer mehr verfestigte sich in der Siedlung der Eindruck, dass hinter den Kulissen die Neubautrasse bereits beschlossene Sache und das Beteiligungsverfahren nur Makulatur sei. „Trotzdem machen wir weiter mobil gegen die Pläne“, so Prüßner-Claus.

Nichts geregelt: Immer mehr Merkwürdigkeiten sieht auch „WiduLand“-Vorsitzender Dirk Schitthelm (Exter) im Verfahren. Es liege nach wie vor kein Planungsauftrag des Bundes an die Bahn für die neue ICE-Verbindung schriftlich vor. Inzwischen sei in dem Zusammenhang von „Prämissen“ die Rede, die erfüllt werden müssten. Vor allem die maximal 31 Minuten Fahrtzeit. Auch stört Schitthelm, dass der Bundestag für das Beteiligungsverfahren keine Definition verabschiedet hat. „Alle Mitglieder des Plenums erkennen mittlerweile, dass nichts geregelt ist.“ Entsprechend chaotisch verliefen bisweilen die Konferenzen. Die Initiative gegen die Neubautrasse zählt mittlerweile an die 2000 Mitglieder – einige Hundert davon wohnen in Salzuflen. Auch Schitthelm geht mittlerweile davon aus, dass der Ausbau der Bestandsstrecke „von Anfang an nicht gewollt war“.

Bund ist in der Pflicht: Ähnlich sieht dies Bürgermeister Dirk Tolkemitt: „Wenn die maximale Fahrtzeit von 31 Minuten tatsächlich so in Stein gemeißelt ist, werden die Trassenvarianten dann überhaupt noch ergebnisoffen untersucht?“ Der Bund als Auftraggeber müsse erklären, ob er massenhafte Einschnitte in die Landschaft und für

die dort lebenden Menschen in Kauf nehmen wolle, nur um sich sklavisch an eine Vorgabe zu halten.

Weißes Papier: Die DB betont nach wie vor, dass ihre Planung der ICE-Verbindung mit einem „weißen Blatt Papier“ beginne. Bei der Suche nach der Trasse würden auch sogenannte „Raumwiderstände“ berücksichtigt. Das könnten beispielsweise auch Heilquellen-Schutzgebiete wie in Bad Salzuflen sein. Erste Vorschläge sollen im Frühjahr 2022 vorliegen. Der Suchraum erstreckte sich auf 4500 Quadratkilometer.

300 Millionen Euro allein für Bad Salzuflen: Ein vom Bund im Vorfeld der eigentlichen Trassensuche beauftragtes Gutachterbüro hat für eine 1,8 Kilometer lange Talbrücke parallel zur A 2 über die Salzufler Werreauen 143 Millionen Euro kalkuliert. Ein Tunnel mit zwei knapp drei Kilometer langen Röhren durch den Obernberg würde 165 Millionen kosten.

Gang nach Karlsruhe: Der begonnene „Planungsdialog“ ist Voraussetzung für einen Bundestagsbeschluss. Sollte das Parlament eine Neubautrasse im Rahmen des sogenannten „Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes“ absegnen, könnten sich betroffene Bürger nur noch durch eine Klage beim Bundesverfassungsgericht dagegen wehren. Das unterscheidet das Verfahren beispielsweise vom Projekt der B 239 n. Gegen den in diesem Jahr erwarteten Planfeststellungsbeschluss für den ersten Straßenabschnitt auf Bad Salzufler Gebiet können Gegner beim Verwaltungsgericht Minden Klage einlegen – mit wahrscheinlich besseren Chancen als die Gegner einer neuen ICE-Trasse mit einer Klage in Karlsruhe.

Das sagt das Bundesverkehrsministerium: Die Pressestelle von Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) teilt auf Anfrage der Redaktion mit, dass es im Fall der neuen ICE-Verbindung „keiner expliziten Verschriftlichung des Planungsauftrags“ bedürfe. Für alle Vorhaben des „Bedarfsplans Schiene“ ergebe sich der Planungsauftrag grundsätzlich aus der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Dem aktuellen Bedarfsplan inklusive der Ausbau-/Neubaustrecke Hannover-Bielefeld habe der Bundestag Ende 2019 zugestimmt. Die Relevanz der Strecke Hannover-Bielefeld für den „Deutschlandtakt“ sei im Gesetz durch eine „Fußnote“ klargestellt. Die konkrete Planung werde zwischen der DB Netz AG als Vorhabenträgerin und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt und von letzterem bestätigt. Diese beinhalte den durchgehend viergleisigen Ausbau der Strecke unter der Prämisse einer Zielfahrzeit von 31 Minuten. Bahnexperte Rainer Engel sagt dazu: „Diese Aussagen deute ich so, dass der genaue Inhalt des Planungsauftrages zwischen DB-Führung und Eisenbahn-Bundesamt ausgekungelt worden ist. Das führt die Bürgerbeteiligung ad absurdum.“ Darüber hinaus sei nach dem Bundesverkehrswegeplan und dem

Bundesschienenwegeausbaugesetz eine Planungsvorgabe von 31 Minuten überhaupt nicht zulässig.

Weitere Texte links

Kontakt zum Autor: treineke@salzeagentur.de