

Guten Tag!

Heute gibt es eine überraschende neue Entwicklung und einige Informationen.

Workshop am 04. Oktober 2021

Wesentlicher Arbeitsinhalt des Workshops war die Diskussion des Vorschlags der DB, wie die Klassifizierung der Raumwiderstände für die Raumordnungsanalyse vorgenommen werden soll. Der Vorschlag der DB weicht dabei in Details von den Vorstellungen der zuständigen Raumordnungsbehörden ab.

Die letzte Entscheidung über die Anwendung dieser Kriterien haben die Raumordnungsbehörden, aber es gibt Spielräume, in deren Rahmen die Raumwiderstände unterschiedlich gewichtet werden können.

Der Workshop verlief in sehr guter, konstruktiver Atmosphäre und auf hohem fachlichen Niveau, auch unter Beteiligung der Fachbehörden, die sich genauso einbrachten wie Vertreter der Bürgerinitiativen. Aufgrund der konzentrierten Arbeitsatmosphäre konnte der Workshop schon um 18.20 Uhr vorzeitig beendet werden.

Ergebnisbericht und Unterlagen werden in Kürze auf der Website der DB zur Verfügung stehen.

*

Ein Argument für das stringente Erreichen der „31 Minuten“ ist gefallen - Zwischen Hannover und Wolfsburg schlummert eine Fahrzeitreserve von 5 Minuten, die trotz geringer Kosten nicht gehoben wird.

Mit der Fahrzeit Bielefeld – Hannover von 31 Minuten exakt abgestimmt war seit dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030+ ein viergleisiger Abschnitt von Dollbergen bis Gifhorn auf der Strecke Hannover – Wolfsburg. Diese sollte dazu dienen, dass der Regionalzug von Hannover nach Wolfsburg auf dem viergleisigen Abschnitt überholt werden kann, ohne dabei Fahrzeit zu verlieren.

Der am 18. August 2021 veröffentlichte Entwurf der Maßnahmenliste zum Deutschlandtakt enthält dieses Bauprojekt nicht mehr.

Überraschend ist im Entwurf des Abschlussberichts zum Deutschlandtakt dieses Bauprojekt unter den Projekten aufgelistet, die „für den Deutschlandtakt als nicht notwendig“ festgestellt wurden.

Verwirrung stiftet dabei, dass der Fahrplan der Regionalzüge Hannover – Wolfsburg nicht neu berechnet wurde und dass in einem Abschnitt, den der Gutachter SMA zu verantworten hat, der viergleisige Ausbau weiterhin genannt wird. Erklärbar ist dieser Widerspruch nur dadurch, dass die Streichung des Bauprojekts durch den Gutachter

Intraplan erfolgte, weil der Fahrplan der Regionalzüge Hannover – Wolfsburg an keiner Stelle an einen relevanten integralen Taktknoten gebunden ist.

Weiter ist der Ausbau des Abschnitts Hannover – Wolfsburg auf 230 km/h (heute 200 km/h) nicht im Maßnahmenkatalog enthalten. Im zweiten Entwurf war edieser Ausbau noch Grundlage der Fahrzeitberechnung. Insider erklären diesen Wegfall damit, dass der hoch motorisierte ICE 3 durch bessere Beschleunigung die vorgesehene Fahrzeit von 29 Minuten für Hannover – Wolfsburg erreicht. Tatsächlich sind solche Fahrzeiten schon heute fast mit diesen Fahrzeugen erreicht.

Für die Begründung der genauen Fahrzeit „31 Minuten“ bleibt also nur noch das Argument übrig, der Knoten Hannover müsse zur Minute 0 und 30 erreicht werden, um Anschlüsse zu sichern. Tatsächlich wird nur der Anschluss an zwei S-Bahnen und an einen Regionalexpress nach Uelzen erreicht.

Weiter ist auf dieser Grundlage festzustellen: Zwischen Hannover und Wolfsburg schlummert eine Fahrzeitreserve von 5 Minuten, die der Zielfahrplan nicht hebt, obwohl die Strecke von Lehrte bis Wolfsburg schnurgerade ist und im Flachland liegt. Der Ausbau für 300 km/h ist damit kostengünstig und drängt sich damit geradezu auf. Stattdessen soll der gleiche Fahrzeitgewinn durch sehr teure Bauten mit Tunneln und Brücken im Mittelgebirge zwischen Bielefeld und Hannover herausgeholt werden!

Alle Informationen und Links zu den Quellen sind unter

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/hannover-wolfsburg/>

verfügbar. Der Entwurf des Abschlussberichts kann im Einzelfall beim Autor angefordert werden, da er noch nicht öffentlich ist.

*

Informationsquellen zum Verständnis des Planungsprozesses

Ein Video: „Vom Suchraum zur Antragsvariante beim Bahnprojekt Fulda – Gerstungen“ erläutert leicht verständlich das Vorgehen der DB bei der Planung einer Neubaustrecke, hier Fulda – Gerstungen. Das Vorgehen dort entspricht dem der Arbeitsweise für Hannover – Bielefeld.

Hier der Link:

<https://youtu.be/loyww-rO9Tg>

Eine interaktive Karte zum Vorgehen bei der Suche von Trassen-Alternativen beim Bahnprojekt Fulda – Gerstungen gibt einen guten Eindruck, auf welchen Arbeitsstand die derzeitige Vorbereitung in Sachen Bielefeld – Hannover zuläuft.

Hier der Link

<https://karte.fulda-gerstungen.de/>

*

Deutschlandtakt – und alles wird gut?

Unter diesem Titel hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft in ihrer Publikationsreihe „Bahnland Bayern News“ Nr. 01/2021 eine sehr gute, aber durchaus kritische Darstellung des Deutschlandtaktes veröffentlicht.

Besonders interessant ist der Beitrag auf Seite 10, der sich exemplarisch mit Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsarten befasst – dieses Problem wird noch großes Gewicht bekommen, wenn es darum geht, die Kosten für die Auflösung solcher Konflikte dem Bund oder den Ländern aufzubürden. Auf den Seiten 12 ff. wird das Finanz-Thema generell behandelt.

Der Link:

https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/beg_news_01-2021.pdf

*

„Faktencheck“

Aufgrund unseres vorausgegangenen Newsletters haben Vertreter von Bürgerinitiativen einen „Faktencheck“ verbreitet.

Als kritische Bürger werden Sie wissen, dass jeder, der Fakten „checkt“, Interessen verfolgt und die Fakten weglässt, die nicht die jeweilige Interessenlage unterstützen. Diese Fakten finden Sie dann aber, wenn Sie ein wenig genauer hinschauen, auf der Website www.neubaustrecke-hannover-bielefeld.de.

Nur zu dem nachfolgenden Fakt soll daher noch einmal Stellung genommen werden.

Mehr als 20 Millionen Bürger profitieren von einer Neubaustrecke

Von einer Neubaustrecke profitieren:

- 17,4 Mio. Einwohner von NRW ohne der Kreise Herford und Minden-Lübbecke,
- 2,1 Mio. Einwohner in Sachsen-Anhalt
- 3,6 Mio. Einwohner in Berlin
- 2,5 Mio. Einwohner im Land Brandenburg,
- 4 Mio. Einwohner in Sachsen.

Allein das sind schon 29,6 Mio. Einwohner.

Rechnet man die Möglichkeiten der Kurve bei Herrenhausen und der Neubaustrecke Hannover – Hamburg hinzu, so kommen noch

- 1,8 Mio. Einwohner in Hamburg und
- 2,9 Mio. Einwohner in Schleswig-Holstein

Hinzu. Das sind dann 34,3 Mio. Einwohner. Dabei sind die profitierenden Einwohner von Niedersachsen nicht mitgerechnet.

Recht zufällig verteilen sich diese Einwohner ziemlich gleichmäßig je zur Hälfte auf beide Enden der Neubaustrecke, auf Bielefeld und weiter westlich und Hannover und weiter östlich und nördlich.

Dem stehen gegenüber als betroffen und nicht begünstigt von der Neubaustrecke

- 310.000 Einwohner im Kreis Minden-Lübbecke,

- 250.000 Einwohner im Kreis Herford
- 160.000 Einwohner des Landkreises Schaumburg,
- 100.000 Einwohner der Region Hannover,

insgesamt also weniger als eine Million Einwohner.

Und auf der Ebene der Bundesländer steht es bei 6 Ländern, die profitieren und einem Land, das sich als betroffen gegen die Neubauprojekte stellt.

Natürlich haben die Betroffenen das Recht, zu verlangen, dass ihre Belastungen so weit als möglich minimiert werden. Dem dient die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung am Projekt, und dem trägt auch der Fahrgastverband PRO BAHN Rechnung.

*

Aktualisierte Informationen auf <https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de>

Informationen zur Maßnahmenliste:

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/was-beinhaltet-die-massnahmenliste-zum-deutschlandtakt/>

Kommentar zur Maßnahmenliste

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/was-beinhaltet-die-massnahmenliste-zum-deutschlandtakt/>

Termin

9. November: Plenum - Grobkorridore im Entwurf sollen vorgestellt werden

Danke für Ihr Interesse!

***Initiative Deutschlandtakt und
PRO BAHN NRW e.V., PRO BAHN Niedersachsen e.V.
Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt***