

Guten Tag!

Arbeitet das DB-Team an der Neubaustrecke unvoreingenommen und ergebnisoffen oder mit gezinkten Karten und verdeckten Absichten? Wir geben Antworten.

Zweiter Regio-Treff Bückeberg

Ausbau der Bestandsstrecke kein „sanfter Eingriff“

In einem zweiten Regio-Treff, der digital am 22. November 2021 durchgeführt wurde, waren Vertreter der Bürgerinteressen für den Abschnitt Lindhorst – Bückeberg eingeladen.

Vorgestellt wurden die Konsequenzen eines Bestandsausbaues zwischen Lindhorst und Minden. Bekanntlich fordern Politiker aus dem Kreis Schaumburg und Naturschutzverbände einen solchen Ausbau und sind der Auffassung, dass dieser sehr viel unproblematischer sei als der Bau einer neuen Trasse.

Die von der DB gezeigten Folien zerstörten diese Illusion und stellten dar, wie gravierend die Eingriffe in die vorhandene Bebauung und Nutzung der angrenzenden Grundstücke werden: Erhebliche Eingriffe in alle kleinen Ansiedlungen an der Strecke von Lindhorst bis Kirchhorsten sind notwendig, und alle Bahnhöfe müssen grundlegend umgebaut werden.

Die Darstellungen der DB können anhand der Satellitenbilder von Google Maps leicht überprüft werden. Eine Nachmessung des ohne Eingriffe verfügbaren Raums beispielsweise in der Ortslage Enzen (Hobbenser Straße) zeigt eine Breite von rund 18 Metern. Unter historischen Bedingungen (Gleisabstand 3,50 Meter, Dampfbetrieb, kein Lärmschutz) hätte das für einen viergleisigen Ausbau genügt.

Der von der DB zugrunde gelegte Querschnitt von 32 bis 36 Meter Breite nährt den Eindruck, die DB wolle damit nur den Bau einer neuen Trasse an anderer Stelle rechtfertigen. Tatsächlich beruht aber der angewendete Trassenquerschnitt auf den aktuell geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheit und Lärmschutz und den technischen Spezifikationen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Allein der Gleismittenabstand ist heute mit 4,50 Meter vorgeschrieben. Zu den Reaktionen hierauf siehe weiter unten. Alternative Überlegungen sind aus der Darstellung der DB nicht ersichtlich. Sie sollten aber, um das Bild zu vervollständigen, in Betracht gezogen werden. Ein erster Überblick ergibt aber, dass diese Alternativen ebenfalls keineswegs trivial sind:

Der Bau einer Neubaustrecke „entlang“ des Bestands an der Oberfläche auf der Süd- oder Nordseite würde die Probleme auf der gegenüberliegenden Seite vermeiden, aber dort, wo gebaut werden soll, deutlich vergrößern. Ein Neubau an der Nordseite des Bahnhofs Stadthagen dürfte aufgrund der Bebauung mit Industriebetrieben auszuschließen sein, ein Bau an der Südseite erscheint durch Stadthagen zwar möglich, erfordert aber eine Neutrassierung des Anschlusses der Bahnlinie nach Rinteln. Für diese Bahnlinie und für eine Nutzung durch einen Ast der S-Bahn Hannover könnte es das wirtschaftliche Todesurteil sein - der Landkreis Schaumburg würde sich um eine Chance bringen, die

eigentlich auf der Hand liegt. Andere Landkreise hätten diese Chance längst aktiv verfolgt. Diesen Eingriffen kann man nur aus dem Wege gehen, wenn eine Neubaustrecke auf weiten Abschnitten in einen Tunnel verlegt wird. Ein rund 10 Kilometer langer Abschnitt von Lindhorst bis Kirchhorsten müsste in einen Trog und abschnittsweise unter der Bebauung in Tunnel gelegt werden, der in der Ebene unter den Straßenunterführungen liegt. Für den Bau von U-Bahnen greift man zu dieser Möglichkeit und nimmt das Risiko von Setzungen an der Oberfläche und Eingriffe in das Grundwasser in Kauf, die Tunnelquerschnitte sind aber geringer als für Hochgeschwindigkeit. Ob dieses Vorgehen hydrologisch und finanziell entlang der Bestandsstrecke möglich und sinnvoll ist, sollte geprüft werden. Allerdings ist ein solcher Ausbau etwas ganz anderes als die Idee der Region von einem Ausbau des Bestandes.

Wie aus Presseberichten hervorgeht, wurde in dem Termin auch erörtert, ob ein recht gradliniger Tunnel von Bückeberg in Richtung Porta Westfalica in Betracht kommt. Auch diese Idee sollte nach Auffassung von PRO BAHN weiter verfolgt werden, um diese Möglichkeit beurteilen zu können.

Links:

Zu den Unterlagen des 2. Regio-Treffs:

<https://www.hannover-bielefeld.de/node/5195>

https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/2021-11-22_regio_treff_lindhorst_bueckeberg.pdf

Zu einem Abdruck der Pressemeldungen zum 2. Regio-Treff, die bei den Zeitungen nur gegen Entgelt einzusehen sind:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?002,9912213>

*

Kritik der Naturschutzverbände nicht gerechtfertigt.

Mit einer Presseerklärung, die am 1. Dezember in den Medien wiedergegeben wurde, haben Naturschutzverbände die Auffassung vertreten, „der Ausbau der Bestandsstrecke werde kaputtgeprüft“. Der gleiche Vorwurf ist über den Ausbau der Strecke Hannover – Uelzen – Hamburg bekannt: In beiden Fällen zeigt die Anwendung der technischen Parameter für einen Ausbau des Bestandes, dass die notwendigen Ausbauten erhebliche Eingriffe erfordern.

Auch die übrigen Vorwürfe, die DB plane voreingenommen und berücksichtige Raumwiderstände nicht, sind haltlos und beruhen letztlich auf einer enttäuschten Erwartungshaltung. Wesentliche Ursache für die Angriffe gegenüber der DB ist die Enttäuschung, dass die Bestandsstrecke nicht, wie gedacht, problemlos auf 4 Gleise erweitert werden kann.

Die zweite Quelle der Presseerklärung ist der Umstand, dass im Plenum des Bürgerforums der Versuch gescheitert ist, eine Geschäftsordnung mit einer „demokratischen“ Beschlussfassung durchzusetzen, was am Widerstand der DB gescheitert ist. Insofern kann

ich auf den vorangegangenen Newsletter Bezug nehmen.

PRO BAHN und VCD haben dieser Darstellung in einer Pressemitteilung widersprochen und klargestellt, dass die Arbeit der DB im Bürgerforum als offen und unvoreingenommen und für die Einwendungen der Bürger offen erlebt wird.

Diese Einschätzung kann der Unterzeichnende aus persönlichen Gesprächen mit den Planern nur bestätigen. Nur die technischen Parameter für Baumaßnahmen lassen sich nicht wegdiskutieren: Wer dagegen verstößt, baut ohne Fundament auf Sand.

Links:

Zur gemeinsamen Presseinformation VCD/PRO BAHN:

<https://www.probahn-nrw.de/index.php/news-owl-anzeigen/bahn-neubaustrecke-bielefeld-hannover-verkehrsverbaende-planungsdialog-der-deutschen-bahn-zielfuehrend-905.html>

Zum Newsletter 11. November

https://newsletter.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/?mailpoet_router&endpoint=view_in_browser&action=view&data=WzI2LCIzM2ZIZWMzMGYxYjkiLDEsljEzNzFIMilzMjAsMV0

*

Spannendes Video:

Vom Grobkorridor zum Trassenvergleich

Wie der Weg vom Grobkorridor zur Trasse aussieht, zeigt ein Video zum Projekt Ulm – Augsburg. Dieses Projekt ist einen Schritt weiter als Bielefeld – Hannover. In einem Webcast wurden die Grobtrassen vorgestellt und Einzelheiten erläutert. Wer sich intensiv auf die kommende Diskussion vorbereiten will, sollte dieses Video gesehen haben.

Direkt zum Video:

<https://webcast.meetyoo.de/index.html?e=ie9t9HMRDdC4>

Über diese Seite

<https://www.ulm-augsburg.de/neuigkeiten>

finden Sie den Bericht hierzu und unten Links zum Video und zur Präsentation.

Geodaten verfügbar:

Geodaten zu den Raumwiderständen und Grobkorridoren als GeoPackages (gpkg-Dateiformat):

<https://www.hannover-bielefeld.de/infos/medien/geodaten>

Um diese Daten anzusehen, können Sie diese Website nutzen:

<https://ngageoint.github.io/geopackage-js/>

Laden Sie die Dateien dort hoch. Die Dateien werden auf dem Hintergrund von OpenStreetMap angezeigt und lassen sich beliebig vergrößern, sodass eingetragene Raumwiderstände sehr genau eingesehen werden können. Ergänzungen nimmt die DB weiterhin entgegen.

Ergänzend können Höhendaten von Google Maps hier ermittelt werden – diese Seite verwendet den gleichen Hintergrund:

<https://www.mapcoordinates.net/de>

Geben Sie in das Suchfeld „Bielefeld“ ein, klicken Sie auf die Anzeige des Suchergebnisses und navigieren Sie zu der gewünschten Stelle und klicken Sie darauf.

Weiterführende Hinweise zum Dateiformat und zu geeigneter Software finden Sie hier:

<https://de.wikipedia.org/wiki/GeoPackage>

Karten mit den Grobkorridoren und Raumwiderständen der Klasse V als Bild-Dateien (png-Format):

[https://www.hannover-bielefeld.de/d/2021-](https://www.hannover-bielefeld.de/d/2021-11/10_11_2021_A4_q_grobkorridore_WSG_DTK_400dpi.png)

[11/10_11_2021_A4_q_grobkorridore_WSG_DTK_400dpi.png](https://www.hannover-bielefeld.de/d/2021-11/10_11_2021_A4_q_grobkorridore_WSG_DTK_400dpi.png)

https://www.hannover-bielefeld.de/d/2021-11/10_11_2021_A4_q_grobkorridore_OSM.png

*

Infos zum 3. Plenum:

<https://www.hannover-bielefeld.de/dialog/plenum03>

Danke für Ihr Interesse!

Bleiben Sie gesund und kommen Sie gut in das Neue Jahr!

Rainer Engel

Initiative Deutschlandtakt und

PRO BAHN NRW e.V., PRO BAHN Niedersachsen e.V.

Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt