

Guten Tag!

Forderungen aufstellen, ist für Politiker sehr leicht. „Das klingt gut, das fordern wir mal“ ist ein Wahlspruch, mit dem auch in Sachen Ausbau des Schienennetzes leichtfertig populistische Forderungen in die Welt gesetzt werden. Kommt dann noch der Glaube hinzu, dass die Fachinstitution durch die Hintertür nur ungerechtfertigte Projekte durchsetzen wolle, so ist es fast unmöglich, mit Fachwissen noch durchzudringen. Leider machen in diesen Tagen nicht wenige Politiker auf diese Weise viel Aufsehen um das Neubaustrecken-Projekt. Davon wird die Presse berichten.

Es ist daher an sich löblich, wenn Politiker und Amtsträger sich fachkundig machen. Wenn dies aber zum Vorwand gerät, den Ingenieuren der DB (vorerst) nicht zuzuhören, weil deren Informationen nicht in das eigene Weltbild passen, dann fragt man sich: **Handelt es sich noch um Sachpolitik oder doch nur um Parteipolitik?** Der Landrat von Herford gehört zu gleichen Partei wie die Bundestagsabgeordneten Schwartz und Post – und diese fordern zusammen mit Kollegen aus dem Landkreis Schaumburg den Ausbau der Bestandsstrecke. Die Darlegung, wie der Ausbau der Bestandsstrecke aussehen würde, ist dann nicht willkommen.

Landrat Jürgen Müller, Herford, lässt Regionaltreffen platzen

Am 8. Februar 2022 hatte die DB in einem 4. Regionaltreffen erste Untersuchungsergebnisse zu einem Ausbau der Bestandsstrecke im Abschnitt Löhne – Herford vorstellen wollen. Dieses als Online-Veranstaltung vorgesehene Regionaltreffen hat Landrat Müller, Herford platzen lassen. Die Begründung: Die Veranstaltung sei nicht öffentlich, die Presse nicht eingeladen, und vorher müsse der Landrat noch mit anderen Politikern die Widuland-Studie erörtern.

Hier ist mehr nachzulesen:

https://www.nw.de/lokal/kreis_herford/herford/23189074_ICE-Trasse-Landrat-laesst-Regionaltreffen-platzen.html

<https://www.radioherford.de/nachrichten/kreis-herford/detailansicht/herfords-landrat-mueller-verschiebt-regionaltreffen-zur-ice-trasse.html>

Zur Frage der Öffentlichkeit sei darauf hingewiesen, dass die Presse über alle bisherigen Regionaltreffen alsbald berichtet hat und dass die Folien mit den vorgestellten Ergebnissen immer am Morgen nach der Veranstaltung auf der Website der DB zur Verfügung stehen.

Die Stellungnahme des Unterzeichners zur Widuland-Studie steht hier:

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/stellungnahme-zur-studie-bahnzentrum-widuland/>

*

300 km/h und Energie-Effizienz

„300 km/h ist beim Energieverbrauch effizienter als 250 km/h“- das ist eine überraschende Antwort auf die Frage: Ist die Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h für den Bahn-Fernverkehr ökologisch vertretbar? Es kommt auf den Einzelfall an. Für die Neubaustrecke Bielefeld – Hannover ist die Energiebilanz mit 300 km/h günstiger als mit 250 km/h. Der Deutschlandtakt und die Höchstgeschwindigkeit schaffen die Voraussetzungen dafür, dass Energie eingespart werden kann. In der Analyse finden Sie Angaben zum Vergleich mit dem Elektro-Pkw, dem Flugverkehr und zur Frage des Vergleichs von 250 km/h und 300 km/h.

Wichtig dabei ist, dass fast jedes Ergebnis des Energievergleichs „nachweisbar“ ist, wenn man nur die richtigen Eingaben macht. Erst bei der umfassenden Betrachtung eines Gesamtsystems ergibt sich das vorgenannte Ergebnis. Hier lesen Sie mehr:

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/300-km-h-und-energie-effizienz/>

*

Fortsetzung 3. Regio-Treff

Am 3. Februar stellte die DB in einer Fortsetzung des 3. Regio-Treff weitere Einzelheiten zum Ausbau der Bestandsstrecke im Bereich Porta Westfalica vor. Das Ergebnis entspricht dem, was am 26. Januar 2021 dargestellt wurde: Eingriffe entlang der Bestandsstrecke sind notwendig, um den Verkehr zu beschleunigen.

Die Ergebnisse sind hier dargestellt:

<https://www.hannover-bielefeld.de/dialog/regio-treff04>

Die Folien sind hier zugänglich

https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/2022-02-03_Regio-Treff_Porta_Westfalica.pdf

Von besonderem Interesse sind hier die Folien 35 und 36. Sie zeigen auf, wie die festgestellten Grobkorridore mit den festgestellten Wasserschutzgebieten im Bereich Porta Westfalica / Vlotho zusammenhängen. Presseberichte folgern daraus, dass „die DB sich von einem Tunnel durch den Jakobsberg verabschiedet habe“. Man kann das so deuten. Die darin enthaltene Unterstellung, dass die DB diese Trasse „gewollt habe“, ist aber nur insofern richtig, dass frühere Planungen leichtfertig ohne Analyse der Raumwiderstände publiziert wurden.

Das war der Arbeitsstil wie in den 1990er Jahren und noch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans von 2016. Die Ingenieure arbeiten analytisch.

Aktualisiert. Technische Anforderungen an eine Neubaustrecke.

Die Darstellung der technischen Parameter für eine Neubaustrecke wurden grundlegend aktualisiert und ergänzt. Bemerkenswert sind dabei insbesondere Anforderungen an den Tunnelbau und Bedingungen, die den Anforderungen für den Güterverkehr zuzurechnen sind.

Zur aktualisierten Seite:

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

*

Danke für Ihr Interesse!

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