

Die 31 Minuten stehen nicht zur Disposition

Im Vertiefungs-Workshop zum Planungsdialog Hannover-Bielefeld prallen gegensätzliche Meinungen zum Deutschland-Takt aufeinander

VON JOHANNES PIETSCH

LANDKREIS. Dem „konstruktiven Dialog und der Transparenz des Verfahrens“ sollte – aus Sicht der gastgebenden DB Netz AG – der erste Vertiefungs-Workshop im Rahmen des Planungsdialogs zum Bahnprojekt Hannover-Bielefeld dienen. Tatsächlich zeigte diese nicht öffentlich durchgeführte Veranstaltung, zu der nur Angehörige des sogenannten Plenums zugelassen waren, vor allem, wie enorm tief der Graben zwischen Bürgerinitiativen, Bahn-Experten und den Vertretern der DB sowie des Bundesverkehrsministeriums derzeit noch ist. Nur über sehr wenige, grob formu-

lierte Punkte konnte zwischen den Teilnehmern so etwas wie eine rudimentäre Einigung erzielt werden.

Während des über fünfstündigen Online-Termins prallten dabei vor allem die Meinungen der beiden Bahn-Experten Rainer Engel und Wolfgang Hesse auf der einen sowie der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums auf der anderen Seite hart aufeinander.

Hauptstreitpunkt ist und bleibt die vom Zielfahrplan 2030plus für den Deutschland-Takt vorgesehene Fahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld. Während Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen diese Minuten zur Diskussion stellen

wollten, wird genau diese Forderung von den Vertretern der Bahn und des Bundesverkehrsministeriums rigoros abgelehnt. Auch die beiden unabhängigen Bahn-Experten sehen die 31 Minuten als nicht zwingend an: Wolfgang Hesse, Seniorprofessor an der LMU München, plädierte für eine Umgestaltung des Bahnhofs Hannover zu einem sogenannten Windmühlen-Knoten, wodurch auf der Strecke Hannover-Bielefeld eine Fahrzeit von 41 Minuten ausreichen würde. Rainer Engel, Vertreter des Fahrgastverbands Pro Bahn und der Initiative Deutschland-Takt, rechnete ein Fahrplanmodell vor, das auch eine vier bis fünf Minuten längere Fahrzeit gegenüber dem Zielfahrplan erlauben würde.

Beiden Ideen erteilte Florian Böhm, Leiter der Geschäftsstelle des Bahnbeauftragten der Bundesregierung (Enak Ferlemann) eine klare Absage. Die 31 Minuten seien in einem langen Diskussionsprozess mit

den beteiligten Verkehrsträgern abgestimmt worden und dürften nun nicht wieder zur Disposition gestellt werden. Genauso unnachgiebig zeigte sich Ingulf Leuschel von der Kontaktgruppe Deutschland-Takt des Bundesverkehrsministeriums. Zwingend für den Zielfahrplan seien die 54 Minuten Fahrzeit zwischen Hannover und Hamm, was unausweichlich 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld erforderlich mache.

Die Reaktion bei dem ansonsten so besonnenen Rainer Engel war in diesem Fall ein veritabler Wutausbruch: „Herr Leuschel, Sie lassen eine ordentliche Diskussion gar nicht zu“, herrschte er den BMVI-Vertreter an. Die 54 Minuten seien nicht das Maß der Dinge, so Engel: „Wir müssen einige Minuten mehr zugeben und wir müssen einen alternativen Fahrplan durchdiskutieren dürfen, bevor wir eine solche Neubaustrecke in diesem Ausmaß in der Region absegnen.“

Angesichts der starren Haltung des Bundesverkehrsministeriums könne er nicht erkennen, „was wir auf dem gemeinsamen Weg noch erreichen können“, meinte Uwe Thies von der Bürgerinitiative BIGTAB. „Die 31 Minuten stehen manifest im Raum, werden aber nicht akzeptiert“, erklärte Matthias Rattensperger von der Bürgerinitiative Munzel.

Ernüchterndes Fazit auch von der Vorsitzenden des Fördervereins Bückeburger Niederung, Eva von Löbbecke: „Der gesamte Verlauf der Veranstaltung machte sehr deutlich, dass der sogenannte Dialogprozess seitens der Bahn bisher nicht als solcher verstanden wird, sondern dass einseitige Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums unreflektiert umgesetzt werden sollen.“

Ähnlich das Fazit von Dirk Schithelm, Vorsitzender der Bürgerinitiative WiduLand: „Wer immer noch die Illusion hatte, bei dem sogenannten

Bürgerdialog ginge es um das sachlich fachliche Ausarbeiten der bestmöglichen Lösung zusammen mit allen Betroffenen, findet sich spätestens nach dem ersten Workshop des Plenums wieder zurück auf dem Boden der Tatsachen.“ Die heimische Bundestagsabgeordnete Marja-Liisa Völlers (SPD) stieß sich daran, „dass es immer noch keine verlässlichen Zahlen darüber gibt, was die Umsetzung aller durch den dritten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt notwendigen bundesweiten Aus- und Neubaustrecken den Steuerzahler kosten wird.“

Die markigsten Worte fand mit Rainer Engel ausgerechnet jemand, der bislang von den Bürgerinitiativen dem Lager der Neubau-Befürworter zugerechnet worden war: „Das Projekt soll ohne wirkliche Diskussion mit der Region durchgesetzt werden. Die Bürger erhalten nicht einmal eine konkrete Begründung, dass dieses Projekt in dieser Form überhaupt notwendig ist.“