

"Da kommt die Wut hoch und die Ohnmacht."

Umweltschutzverbände und Bürgerinitiativen äußern bei Fachtagung in Minden zum Bahnausbau Hannover-Bielefeld massive Kritik an Bahn und Bundesverkehrsministerium

Von Johannes Pietsch

MINDEN. Welche Art des Bahnausbaus zwischen Hannover und Bielefeld bedarf es, um das Klima effizient zu schützen? Jedenfalls keine schnurgerade Betontrasse durch unberührte Landschaft, auf der Fernzüge zukünftig mit 300 Stundenkilometern zwischen den Metropolen dahinrasen. So die Quintessenz der Fachtagung "ICE Hochgeschwindigkeitsstrecken und Klimawandel - Anspruch und Wirklichkeit", zu der die Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände in Ostwestfalen und Niedersachsen nach Minden eingeladen hatten. Kein wirklich überraschendes Fazit, denn im Kreis der Referenten sowie der Teilnehmer der anschließenden Podiumsdiskussion waren die erklärten Gegner einer ICE-Neubaustrecke Hannover-Bielefeld unter sich. Nicht so allerdings im Publikum im Ständersaal des Preußenmuseums, wo sich auch Mitglieder des Planungsteams der DB Netz AG für das hochumstrittene Bahnprojekt die ganztägige Veranstaltung verfolgten. Ihnen dürften ein ums andere Mal die Ohren geklingelt haben angesichts der massiven Kritik an Bahn, Bundesverkehrsministerium und insbesondere am bisherigen Verlauf des Planungsdialogs, die während der Fachtagung artikuliert wurde.

Dabei stellte keiner der Referenten die Notwendigkeit einer generellen Verkehrswende und einer Stärkung der Bahn gegenüber dem Individualverkehr in Frage, im Gegenteil. Vielmehr müsse es viel schneller zu einer massiven Trendwende zugunsten der Schiene kommen als dies die Bahn selbst beim Projekt Hannover-Bielefeld vorsieht. Die geht nach eigenen Angaben von einer Fertigstellung nicht vor dem Jahr 2042 aus. Stattdessen müsse der Bahnausbau deutlich schneller und Klima-effizienter stattfinden und sich am tatsächlichen Bedarf der Bahnreisenden orientieren. "Mensch, Natur und Landschaft müssen durch die Verkehrswende profitieren", forderte Öko-Systembiologe Jürgen Birtsch von der AG der Naturschutzverbände. Daher forderten die Natur- und Umweltschutzverbände einen Paradigmenwechsel - "weg von der Planung einer Superhochgeschwindigkeitsstrecke, hin zu einer energieeffizient schnellen und zuverlässigen Bahn, die flächendeckend gut angebunden ist." Weg vom Prinzip "höher, schneller, weiter", hin zu einer Taktverdichtung durch mehr und langsamer fahrende Fernzüge war auch das Credo von Hendrik Auhagen von der Klimabahn-Initiative.

Als möglichen Weg dahin offerierte der durch Video-Stream und Telefon aus München zugeschaltete Professor Wolfgang Hesse sein Konzept eines modifizierten Zielfahrplans für einen integralen Taktfahrplan. Noch konkreter wurde Bahn-Ingenieur Stephan Schröder, der das von der Bürgerinitiative WiduLand beauftragte und vom Ingenieurbüro Bahnzentrum erstellte Alternativkonzept für einen Bahnausbau im Korridor Hannover-Hamm vorstellte. Es kommt mit deutlich weniger Neubauanteilen und auch ohne den von der Bahn vorhergesagten massenhaften Abriss von Wohnhäusern beispielsweise beim Bau zweier zusätzlichen Gleise in der Ortsdurchfahrt Dankersen aus.

Als größten Hemmschuh auf dem Weg dahin machten die Referenten den derzeitigen dritten Zielfahrplan-Entwurf für den Deutschland-Takt aus. Die darin festgeschriebene Fahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld gebe der Bahn gar keine andere Möglichkeit, als eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zu planen. Der Paradigmenwechsel müsse daher auf der politischen Ebene ansetzen, so Karsten Otte, Sprecher der Bezirkskonferenz Naturschutz OWL, damit die Bahn einen veränderten Planungsauftrag erhalte.

Den Grund, warum das trotz der parteiübergreifenden Unterstützung durch alle heimischen Bundestagsabgeordneten bislang nicht geschehen sei, brachte der Mindener Bundestagsabgeordnete Oliver Vogt (CDU) auf den Punkt: "Es gibt in allen Bundestagsfraktionen einen Fanclub für diese Art des Deutschland-Takts." Es ärgere ihn maßlos, dass der Deutsche

Bundestag bis heute den Deutschland-Takt als Ganzes weder beraten noch beschossen habe, so sein SPD-Kollege Stefan Schwartz aus Vlotho. Er halte das Prinzip eines integralen Taktfahrplans für richtig, die "Maximal-Variante" mit einigen wenigen teuren Hochgeschwindigkeitsstrecken aber für falsch, "weil das ganz viel Geld bindet, das wir dringend für den Bestand bräuchten." Zustimmung vom Grünen-Abgeordneten Robin Wagener aus Bad Salzuflen: "Es ist ein Kernproblem der politischen Diskussion, dass wir die falschen Dinge an den falschen Stellen entscheiden." Eine Grundsatzentscheidung wie die über den Deutschland-Takt gehöre in den Deutschen Bundestag, nicht jedoch die Entscheidung über eine ganz konkrete Trasse.

Kaum ein gutes Haar ließen die Teilnehmer der Podiumsdiskussion an dem im Januar 2021 gestarteten Dialogverfahren der DB Netz AG zum Bahnprojekt Hannover-Bielefeld. Stefan Schwartz (SPD): "Das ist kein Beteiligungs- sondern ein Beschäftigungsverfahren." Er habe zuletzt nicht mehr alle Runden des Verfahrens verfolgt, so Oliver Vogt (CDU), "weil mir meine Lebenszeit dafür zu schade ist. Ich verstehe von einem Dialog auf Augenhöhe etwas anderes." Selbst große Umweltverbände mit hauptamtlichen Ressourcen seien mit dem Verfahren überfordert, kritisierte Holger Buschmann vom NABU Niedersachsen. Die Entwicklung solcher Beteiligungsverfahren wie auch schon zuvor beim Projekt Hannover-Hamburg sei "ein katastrophaler Prozess", der die Demokratie wackeln lasse. Ins gleiche Horn stieß Holger Sticht vom BUND NRW: Es sei eine Katastrophe, einen solchen Entdemokratisierungsprozess zu erleben. Besonders deutlich wurde Claudia Grimm von der Initiative Pro Ausbau: Als Bürger werde man immer wieder von der Politik aufgefordert, sich ehrenamtlich zu engagieren und einzubringen, pralle dann aber im konkreten Fall wie diesem Dialogverfahren wie von einer betonierte Wand ab. "Da kommt die Wut hoch und die Ohnmacht." Überrascht über die Kritik am Dialogverfahren äußerte sich Projektleiter Carsten Alexander Müller: "Es ist nicht schön zu hören, dass Sie damit unzufrieden sind. Da werden wir in uns gehen, wie wir das verbessern können." Wütende Entgegnung von Claudia Grimm: "Wir kommunizieren die Unzufriedenheit über die Qualität des Verfahrens schon seit Ewigkeiten." Sämtliche Kritikpunkte seien der Bahn daher schon lange bekannt.



Foto JP: (v.l.) Holger Buschmann (Nabu Nds.), Claudia Grimm (Pro-Ausbau), Holger Sticht (BUND NRW), Michael Blaschke (Moderation)