

Hannover – Bielefeld – Hamm Größenwahn quer durch Deutschland

Trotz der sehr relevanten Unterschiede zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland wurde das politische Ziel ins Visier genommen: auch Deutschland soll einen Integralen Taktfahrplan (ITF) für die Schiene bekommen – allgemein unter dem Begriff „Deutschlandtakt“ bekannt. Ein ITF zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass nicht einzelne Strecken für sich genommen betrachtet werden. Veränderungen bedeuten immer die Neubetrachtung des Ganzen. Jeder Fahrplan ist ein extrem umfangreiches und untereinander abhängiges Rechenergebnis. **Deutschlandtakt! Ja ... aber!**¹

Der 3. Zielfahrplan Deutschlandtakt

Unter Alexander Dobrindt startete eine Machbarkeitsstudie.² Andreas Scheuer übernahm; unter ihm entstand iterativ der 3. Zielfahrplan.³ Volker Wissing setzt die Arbeit fort. Tatsache ist, dass der 3. Zielfahrplan die Abarbeitung einer Wunsch-Dir-Was-Liste der beteiligten Stakeholder darstellt. Neben den Bundesländern setzen sich die Stakeholder aus der milliardenschweren Bau- und Bahn-Lobby zusammen.⁴ Nicht beteiligt an der Entwicklung eines Deutschlandtakts sind unabhängige Wissenschaftler bzw. Institutionen, Natur- und Umweltschutzverbände sowie die Öffentlichkeit.

Das Branchen-Ergebnis und seine folgenschweren Auswirkungen

Der als final bezeichnete 3. Zielfahrplan stellt die maximale Umsetzung der Wünsche der Stakeholder dar unter Berücksichtigung des technisch gerade noch Machbaren. Der Zielfahrplan gilt als Vorgabe zum Bau der zukünftigen Schieneninfrastruktur – nicht umgekehrt! Jede Version des Zielfahrplans wurde schneller; immer kürzere Reisezeiten und höhere Geschwindigkeiten wurden „gewünscht“. Diese Betrachtungsweise führt dazu, dass dieser Deutschlandtakt nur nach einem massiven Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken funktioniert. Das Vorhaben Hannover – Bielefeld - Hamm ist ein Paradebeispiel für die Maßlosigkeit des 3. Zielfahrplans.

Es kann nur einen geben?

Ist die Neuberechnung eines moderaten, realistischen Zielfahrplans das Aus für den Deutschlandtakt? Nein, ist es nicht! Genauso wie der 1. zum 2. zum 3. Zielfahrplan wurde, kann ein 4. Zielfahrplan berechnet werden. Vorausgesetzt, alle Stakeholder passen ihr Übermaß an Wünschen einem mit Vernunft und Realitätssinn zu berechnenden Fahrplan an. Politiker, Fachleute, Wissenschaftler, Umweltverbände und Bürgerinitiativen fordern die Neuberechnung.

Von der notwendigen Engpassbeseitigung hin zur Rennstrecke

Der eigentliche Engpass ist der zweigleisige Streckenabschnitt Wunstorf – Minden.⁵ Der erforderliche und in der Region uneingeschränkt unterstützte Ausbau auf vier Gleise ist jahrzehntelang nicht angegangen worden. Entsprechend der Entwicklung der Bundesverkehrswegepläne 1992 – 2003 – 2016 – 2023 sind die Maßnahmebeschreibungen umformuliert worden.⁶ Heutzutage ist nicht der Bedarf ausschlaggebend, sondern das technische Funktionieren des Zielfahrplans. Der Ausbau Wunstorf - Minden wird zum Neubau einer 300 km/h-Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Bielefeld - Hamm.

Größenwahn Berlin - Hannover – Bielefeld – Hamm – Dortmund

Der aufgeblähte Zielfahrplan des heutigen Deutschlandtakts verlangt deutschlandweit ein Übermaß an Neubauten. Die Wunschliste hat einen Zielfahrplan ergeben, der für die Magistrale Berlin – Dortmund folgende milliardenteure und massive Baumaßnahmen erfordert (Tabelle):

¹ Wolfgang Hesse „Deutschland-Takt am Scheideweg“ ERI 1/2022

² Machbarkeitsstudie Deutschlandtakt vom 30.03.2015 Internetseite bmdv.bund.de

³ BMDV Abschlussbericht Deutschlandtakt vom 01.09.2022 Internetseite deutschlandtakt.de

⁴ Stakeholder Internetseite deutschlandtakt.de

⁵ Überlastete Schienenwege Stand Dezember 2022 Internetseite fahrweg.dbnetze.com

⁶ BVWP 1992 <http://mgrobe.free.fr/bvwp.htm> + BVWP 2003 und 2016 (genannt 2030) Internetseite bmdv.bund.de + BVWP-Überarbeitung 2023 <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/409/VO.html>

Tabelle

Abschnitt	Maßnahme lt. Abschlussbericht Deutschlandtakt	Kosten Euro**
Berlin – Wolfsburg	Ausbau und Erhöhung der Vmax* auf 300 km/h	1,6 Milliarden
Hannover	Verbindungskurve Hannover-Leinhausen	0,3 Milliarden
Hannover - Bielefeld	Zweigleisiger Neubau Vmax* 300 km/h	8,3 Milliarden
Bielefeld - Hamm	Neubau zur Erhöhung der Vmax* auf 300 km/h	3,4 Milliarden
Hamm	Umbau des Bahnhofs	0,6 Milliarden
Hamm - Dortmund	Drei- bzw. viergleisiger Ausbau	2,1 Milliarden
		16,3 Milliarden

* Vmax = maximale Geschwindigkeit

** Baukostenindex 2023 = 160 = 16,3 Mrd. Euro; Preisstand 2015 = 100 = 10,2 Mrd. Euro

Die Bauvorhaben verbrauchen Unmengen an wertvollen Materialien wie Kupfer, Stahl und Beton, deren CO₂-Emission einen unnötig tiefen Fußabdruck hinterlassen. Das geplante Personal an Ingenieuren und Bauarbeitern fehlt bei Projekten des sinnvollen Flächenausbaus der Bahn. Die so ver(sch)wendeten Steuergelder fehlen den Maßnahmen, die eine schnelle und realistische Mobilitätswende einleiten könnten.

Die bereits sehr gut ausgebaute Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und Wolfsburg wird vorzeitig und damit vor ihrem wirtschaftlichen und materiellen Lebensende überplant. Die massiven Bauvorhaben beeinträchtigen erheblich das Havelländische Luch - ein Naturschutz- und Europäisches Vogelschutzgebiet im Naturpark Westhavelland - sowie im weiteren Verlauf das UNESCO Biosphärenreservat Drömling. Wann ist ein Schutzgebiet endlich ein Schutzgebiet?

Die Verbindungskurve Hannover-Leinhausen dient einem alle zwei Stunden fahrenden „Sprinter“ nonstop von Hamm nach Hamburg. Nur 3% der Bahnfahrten sind Fernverkehrsfahrten.¹ Radikale Reisezeitverkürzungen durch Direktverbindungen auf Fernverkehr-Rennstrecken gehen zu Lasten des tatsächlich im überragenden öffentlichen Interesse liegenden Nah- und Güterverkehrs.

Die in der Machbarkeitsplanung theoretisch ausgearbeitete Strecke Hannover – Bielefeld zeigt nun in der Grundlagenermittlung das praktische Ausmaß der Eingriffe in Naherholungs-, Landschaftsschutz-, Naturschutz-, Heilquellenschutz- und Trinkwasserschutzgebiete. De facto gibt es zwischen dem Calenberger Land, Schaumburger Land, Weserbergland und Ostwestfalen kein seriöses Durchkommen, sondern nur ein Durchwurschteln unter Einbindung aller technisch möglichen Tricks. Weder Mensch noch Natur dürfen dem 3. Zielfahrplan im Wege stehen – dafür sorgt die DB Netz AG.

Ein großes Maß an Absurdität erreicht der Abriß der fahrtüchtigen viergleisigen Schnellfahrstrecke zwischen Bielefeld und Hamm, um dann gleichermaßen viergleisig eine Nachschnellerfahrstrecke für 300 km/h zu bauen. Die CO₂-Bilanz wird zurechtgedreht um klimafreundlichen zu wirken. Das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es mit dem 3. Zielfahrplan unmöglich ist, eine sinnvolle und klimaschonende Erweiterung von Infrastruktur und Kapazitäten zu schaffen.

Als genauso grotesk müssen die Baumaßnahmen im Bahnhof Hamm sowie auf der Strecke zwischen Hamm und Dortmund bezeichnet werden. Das Land Nordrhein-Westfalen wollte partout den deutschlandweiten Zielfahrplan um den landeseigenen Taktfahrplan herumgebastelt wissen. Entsprechend ist das Ergebnis, das mit einem intelligenten und sinnvollen Integralen Taktfahrplan nach dem Vorbild der Schweiz nichts mehr zu tun hat.

Unsere Alternative: Neuberechnung des Zielfahrplans und Revisionierung der Maßnahmen

Das Bahnnetz nach erfolgter Sanierung, Modernisierung, Digitalisierung, Reaktivierung ist die Basis für einen Zielfahrplan. Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, weiträumige Erreichbarkeit sind gesetzte Prämissen. Schnelle und finanzierbare Umsetzbarkeit sind Voraussetzungen. Der weitere Ausbau und maßvolle Neubau der Schieneninfrastruktur verpflichten sich den Bedürfnissen der Fahrgäste sowie des Umwelt-, Natur- und Klimaschutzes.

¹ Internetseite [de.statista.com /anteil-der-puenktlichen-regional--und-fernverkehrszuege-der-deutschen-bahn/](https://de.statista.com/anteil-der-puenktlichen-regional--und-fernverkehrszuege-der-deutschen-bahn/)