

Vordringlicher oder potenzieller Bedarf?

Bundesverkehrsministerium erhöht die Verwirrung um den Ausbau der Bahnstrecke Hannover-Bielefeld

VON JOHANNES PIETSCH

LANDKREIS. Seit der Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und der Wiederaufnahme des Ausbaus der Bahnstrecke Hannover-Bielefeld in den Vordringlichen Bedarf (VB) galt für viele eine Neubaustrecke von Bückeburg nach Porta Westfalica mit Tunnel durch den Jakobsberg als erklärtes Ziel des Bundesverkehrsministeriums. Doch seit der Veröffentlichung des Gutachterentwurfs zum Deutschland-Takt scheint nichts mehr wie es war. Nachdem das Scheuer-Ministerium bislang schon die diversen Widersprüche zwischen Bundesverkehrswegeplan und Zielfahrplan Deutschland-Takt nicht aufklären konnte, sorgt jetzt eine Veröffentlichung weiterer Bahnvorhaben für zusätzliche Verwirrung um die heimische Bahnlinie.

Am Dienstag präsentierte das Bundesverkehrsministerium eine Liste von bislang im potenziellen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgeführten Infrastruktur-Vorhaben der Bahn, die nach entsprechend positiver gesamtwirtschaftlicher Bewertung in den vordringlichen Bedarf aufrücken. In der Kategorie 2b findet sich darin der Ausbau Bielefeld-Hannover als eine von mehreren Infrastrukturmaßnahmen für den Deutschland-Takt. Erläutert



Steht der Ausbau der Bahnstrecke Hannover-Bielefeld im vordringlichen oder im potenziellen Bedarf? Eine neue Vorhabenliste des Bundesverkehrsministeriums sorgt diesbezüglich für Verwirrung.

FOTO: JP

werden die Maßnahmen dieser Kategorie mit dem Vermerk, der dazugehörige Planfall könne erst dann bewertet werden, „wenn die Fahrpläne zusammen mit Bahnbetreibern, Ländern und den Eisenbahnunternehmen validiert und daraus die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet sind.“

Doch wieso findet sich ein Projekt wie der Ausbau der Bahnlinie Hannover-Bielefeld, das laut geltendem Bundesschienenwegeausbaugesetz

bereits seit zwei Jahren im vordringlichen Bedarf steht, auf einmal in einer Liste von Vorhaben, denen der Schritt in diese Kategorie erst noch bevorsteht? Eine Erklärung kann auch die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums nicht liefern. Sie schreibt auf Nachfrage unserer Zeitung, man sei „aufgrund der Fülle der Projekte und entsprechender Anfragen“ zu einer zeitnahen Beantwortung nicht in der Lage.

Sehr viel klarer ist die Aus-

sage des Mindener Verkehrsexperten und ehemaligen Staatssekretärs Lothar Ibrügger zum neuen BMVI-Papier: Die Verschiebung eines Projekts zwischen vordringlichem und potenziellem Bedarf könne nur durch eine Gesetzesänderung, also durch Beschluss des Deutschen Bundestags erfolgen. Die im Dezember 2016 als Bestandteil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossene Vorhabenliste gelte daher unverändert. Ibrügger, der einen trassenna-

hen Ausbau befürwortet und dessen Beginn seit Jahren fordert, sieht in der nunmehr deutlich gestiegenen Zahl von Projekten im vordringlichen Bedarf einen zusätzlichen Auswahlspielraum für den amtierenden Bundesverkehrsminister, regional bedeutsame Vorhaben „nach eigenem Gusto“ in Gang zu setzen: „Wir wissen aus der Vergangenheit, wo aus Bayern kommende Verkehrsminister dabei Prioritäten gesetzt haben. Im Norden der Republik blieb das sehr spärlich.“