



Müssen Züge für den Deutschlandtakt zwischen Hannover und Bielefeld acht Minuten schneller fahren? Darüber gehen die Meinungen auseinander.

Foto: Johannes Pietsch

# Acht Minuten um jeden Preis?

Für den „Deutschland-Takt“ sollen Fernzüge zwischen Hannover und Bielefeld acht Minuten schneller fahren – aber warum eigentlich?

Von Johannes Pietsch

**Minden/Porta Westfalica (sz).** Seit Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans 2030 stehen sie im Mittelpunkt der Diskussion um den Ausbau der Bahnlinie Minden-Hannover: Acht Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Hannover und Bielefeld. Sie gelten als Hauptargument für eine mögliche rund 1,8 Milliarden teure Neubautrasse, für die der Jakobsberg bei Porta Westfalica durchtunnelt werden müsste und Minden vom Fernverkehr der Bahn abgehängt würde. Doch wofür ist diese Fahrzeitverkürzung überhaupt erforderlich?

Das Bundesverkehrsministerium nennt diese acht Minuten als notwendig für den sogenannten „Deutschland-Takt“, ein bundesweiter „integraler Taktfahrplan“, der An- und Abfahren des Personenverkehrs in regelmäßigen, sich wiederholenden Abständen in den Knotenbahnhöfen vorsieht. Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 gibt es bereits einen Zielfahrplan unter der Bezeichnung „Fahrplan 2030“. Grundlage des „Deutschland-Takts“ soll jedoch ein weiterer Zielfahrplan mit der Bezeichnung „2030 plus“ sein, der derzeit im Ministerium erarbeitet wird.

An der Erstellung dieses zweiten, dann maßgeblichen Zielfahrplans beteiligt sind neben dem Ministerium und der Bahn selbst der Arbeitskreis Bahnpolitik der Bundesländer, der Fahrgastverband „Pro Bahn“, das Eisenbahnbundesamt sowie als „beauftragte Projektträger“ die Firmen SMA und Partner AG aus Zürich, Intraplan Consult GmbH aus München und VIA Consulting & Development GmbH aus Aachen. Und eine Gruppierung namens „Initiative Deutschland-Takt“, die 2008 von sechs Personen aus dem Bereich des Schienenverkehrs ins Leben gerufen wurde. Kopf dieser Initiative ist Hans Leister, früher Beamter beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), dann als Freiberufler aktiv für das in Pittsburgh ansässige US-Beratungsunternehmen Railroad Development Corporation und seit 2016 Gesellschafter und Senior Consultant beim Beratungsunternehmen Innoverse GmbH in Potsdam. Zudem ist er Gründer der Denkfabrik „Zukunftswerkstatt Schiene“. Leister ist außerdem Sprecher der „Allianz pro Schiene“, eines im Jahr 2000 gegründeten Netzwerks von 140 Industrieunternehmen und 23 Non-Profit-Verbänden, das sich mittels Lobby- und Medienarbeit die „Steigerung des Marktanteils des Schienenverkehrs“ zum Ziel gesetzt hat.

Und eben diese „Initiative Deutschland-Takt“ kündigte am 18. September in einer Presseerklärung an, sie rechne noch im Oktober mit „ersten Ergebnissen der Arbeiten am Deutschland-Takt-Fahrplan durch das von SMA geführte Auftragnehmer-Konsortium“. Zu dessen Durchsetzung wurde eigens vom Bundesverkehrsministerium Anfang Juni das „Zukunftsbündnis Schiene“ ins Leben gerufen. Leiter dieser aus acht Branchenverbänden gebildeten Gruppierung ist Verkehrs-Staatssekretär Enak Ferlemann.

Doch warum sind die acht Minuten Fahrzeitverkürzung für den Deutschland-Takt von so maßgeblicher Wichtigkeit, dass sie sogar Eingang in die Fußnote des im Dezember 2016 verabschiedeten Bundesschienenwegeausbaugesetzes fanden? Und das, obwohl es den „Zielfahrplan 2030 plus“ bis heute noch gar nicht gibt? Die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums verweist auf Nachfrage auf den bekannten Wortlaut des im März 2016 veröffentlichten Bundesverkehrswegeplans. Auf Grund der Verhältnisse auf

der bestehenden Bahnlinie seien „befriedigende Kantenfahrzeiten zwischen den Taktknoten Hannover, Bielefeld, Dortmund und Osnabrück“ nicht zu realisieren. Für einen Deutschland-Takt müssten daher die Fahrzeiten zwischen Hannover und Bielefeld auf 40 Minuten und zwischen Hannover und Osnabrück auf unter 60 Minuten reduziert werden.

**Im Bundesverkehrswegeplan wird ein deutlicher Fahrzeitgewinn gefordert.**

Und das sei, so die Pressestelle, für jegliche zukünftige Planung zwingend: „Grundsätzlich gilt: die verkehrliche Anforderung eines deutlichen Fahrzeitgewinns (im BVWP 2030: 8 Minuten) zwischen Hannover und Bielefeld muss erfüllt werden.“

Mit dieser Meinung scheint das Bundesverkehrsministerium aller-

dings ziemlich allein zu stehen. In der rot-schwarzen Landesregierung in Hannover sieht man die Notwendigkeit der acht Minuten beispielsweise völlig anders: Niedersachsen habe eine gänzlich andere Interessenlage, erläuterte der Stadthäger Landtagsabgeordnete Karsten Becker (SPD) auf Nachfrage. „Uns geht es beim Bahnausbau um eine leistungsfähigere Hafen-Hinterland-Anbindung, einen besseren ÖPNV und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Hannover.“

Rolf Bräuer, Referatsleiter im Bundesumweltministerium für Verkehrsplanung und Flächenverbrauch, erklärte im November 2017 auf dem in Bückeburg veranstalteten Dialogforum „Trassenbau im Deutschland-Takt“, die acht Minuten seien „durch nichts begründbar und im Falle eines Planfeststellungsverfahrens von keinerlei Relevanz“.

Der ehemalige parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsmini-

sterium Lothar Ibrügger aus Minden hält es für „volkswirtschaftlich geradezu haarsträubend absurd“, die geforderte Fahrzeitverkürzung mit einer milliardenteuren Tunnelstrecke realisieren zu wollen. Für ihn sei es nicht vorstellbar, dass die acht Minuten einen – so wörtlich – „derart landschaftszerstörenden und siedlungserschneidenden Anschlag auf den Raum zwischen Porta Westfalica und Haste“ rechtfertigen könnten.

Das sagt er vor allem angesichts der Tatsache, dass auf der Gesamtstrecke Hannover-Dortmund allein durch die Ausnutzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten noch wesentlich höhere Fahrzeitgewinne zu erzielen seien. Der Staatssekretär a.D. kommt hier auf mindestens 16 Minuten, ohne dass dafür auch nur eine neue Schiene verlegt werden müsse. Kurz und knapp formulierte es der Mindener Bundestagsabgeordnete Achim Post, Vorsitzender der NRW-Landesgruppe in der SPD-Bundestagsfraktion: „Alle Argumente sprechen gegen die Neubautrasse.“

Erhebliche Fragezeichen wirft auch die vom BMVI angeführte Begründung auf, weshalb der 2004 vom Deutschen Bundestag beschlossene Ausbau der vorhandenen Bahnlinie Minden-Hannover bis heute nicht umgesetzt wurde. Der habe sich bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010 „aufgrund des minimalen Fahrzeitgewinns von zirka zwei Minuten“ als nicht wirtschaftlich erwiesen und hätte daher nicht weiter verfolgt werden dürfen, schreibt dessen Pressestelle.

Ganz anders liest sich das jedoch in dem auf der Homepage des Ministeriums zum Download stehenden Abschlussbericht zur „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ aus dem November 2010. Laut ihm erhielt der darin „Planfall 12“ genannte trassennahe Ausbau nicht etwa wegen eines zu geringen Fahrzeitgewinns, sondern durch den Vergleich mit dem deutlich weniger teuren zweigleisigen Ausbau der Gütertrasse Löhne-Braunschweig-Wolfsburg („Planfall 33“) ein schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis und wurde daher aus dem Zielfahrplan gestrichen. Von einem Deutschland-Takt oder einer dafür erforderlichen Fahrzeitverkürzung ist in dem Dokument hingegen an keiner Stelle die Rede. Und weshalb jetzt die rund 1,8 Milliarden teure Neubautrasse wirtschaftlicher sein soll als der nur etwa halb so viel kostende trassennahe Ausbau, versteht vermutlich auch nur das Bundesverkehrsministerium.



Lothar Ibrügger hält die Neubaupläne für „haarsträubend“.  
Foto: Pietsch



Hans Leister ist Kopf der „Initiative Deutschlandtakt“.  
Foto: Markus Scholz (dpa)



Achim Post (SPD) sieht keine Argumente für eine Neubautrasse.  
MT-Foto: Dittmann



Beim Ausbau der Bahnstrecke zwischen Bielefeld und Hannover dreht sich alles um einen Zeitgewinn.  
Foto: Sebastian Willnow (dpa)