

# Rainer Engel will die Neubau-Trasse

Bahnexperte sieht in einer Schnellfahrstrecke entlang der A2 die einzig zielführende Variante / Vortrag am 9. Mai

VON JOHANNES PIETSCH

Vom Landrat abwärts sind sich eigentlich alle Lokalpolitiker einig: Eine Neubaustrecke durch Schaumburg ist abzulehnen. Doch die Strecke hat auch Befürworter. Der Jurist und Bahnexperte Rainer Engel ist einer von ihnen. Er hält den Ausbau entlang der A2 für die einzige sinnvolle Variante. Und sieht Nachteile für die Region, wenn es nicht zu einem Neubau kommen würde.

Die derzeit so lebhaft geführte Diskussion um den Bahnausbau Hannover-Bielefeld läuft schon seit Monaten nach dem stets gleichen Schema ab: Das Bundesverkehrsministerium streut ein paar diffuse Andeutungen und erntet darauf in der Region heftigste Reaktionen, die von Hohn und Spott bis zu wütenden Beschimpfungen reichen. Inmitten dieses Tumults stellt Rainer Engel eine ungewöhnlich besonnene, geradezu erholsame Stimme dar.

Der Jurist und stellvertretende Vorsitzende des Fahrgastverbands Pro Bahn Ostwestfalen zählt als Pressesprecher der Initiative Deutschland-Takt zu den klaren Befürwortern einer Neubaustrecke zwischen Hannover und Bielefeld. Doch im Gegensatz zur kaum als solche zu bezeichnenden Öffentlichkeitsarbeit des Bundesverkehrsministeriums setzt der Detmolder auf das exakte Gegenteil: Auf Offenheit, Transparenz und sachliche, nüchterne Argumentation. So wie er damit bereits im November vergangenen Jahres im Verkehrsausschuss der Stadt Minden punkten konnte, will er am 9. Mai die Zuhörer eines Vortrags in Stadthagen überzeugen.

Erreichen möchte Rainer Engel damit vor allem, das vom Bundesverkehrsministerium zerschlagene Porzellan in der Region zu kitten und die emotionalen Wogen so weit wie möglich zu glätten. Durch die aufgeheizte Stimmung bestehe die konkrete Gefahr, maßgebliche Fakten überhaupt nicht mehr wahrzunehmen. Dazu zählt Rainer Engel zum einen das Ziel einer deutlichen Fahrzeitverkürzung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet, welches für den Deutschland-Takt unerlässlich und daher nicht mehr wegzudiskutieren sei, zum anderen, dass seit Oktober vergangenen Jahres in Berlin über etwas völlig anderes diskutiert werde als noch vor drei Jahren.

Entscheidend sei dabei der Paradigmenwechsel, der bei der Planung großer Bahnprojekte Einzug im Bundesverkehrsministerium gehalten habe. Früher habe die Bahn dem Ministerium ihre Vorhaben „gesteckt“, die dann im jeweiligen Bundesverkehrswegeplan verankert wurden. So seien häufig schlimme Fehlplanungen gegen den erklärten Bürgerwillen angeschoben und auch verwirklicht worden. Nicht nur der Tunnel durch den Jakobsberg sei so auf einmal wie ein Gespenst wieder im Bundesverkehrswegeplan aufgetaucht. „Auch Stuttgart 21 hat man so durchbekommen.“ Beim Bahnneubau zwischen Offenburg und Basel habe diese „Gutsherrenart nach Mehdom“ ins Desaster geführt, was zur Folge hatte, dass sich die fachlich hoch



Die geplante neue Trasse erhitzt die Gemüter.

FOTO: DPA

qualifizierten Bürgerinitiativen durchsetzen und die Planung kippen konnten.

Erst unter Minister Scheuer sei so etwas wie eine kopernikanische Wende in der Bahnpolitik eingeleitet worden: Heute werde erst im Rahmen eines Bürgerdialogs ein von allen getragener Konsens gesucht und mit diesem in die Raumordnung und anschließend in die Planfeststellung gegangen. Die Bahn selbst sei dabei nur noch ein Teilnehmer des Dialogs unter vielen. Konkretes Beispiel: Bei der ebenfalls lange umstrittenen Neubaustrecke zwischen Fulda und Gelnhausen führte das neue Procedere bereits erfolgreich zu einer breit akzeptierten Lösung. Speziell für Schaumburg eröffne dieses Vorgehen die

Möglichkeit zur Diskussion über einen Trassenkorridor, von dem der Landkreis möglicherweise weit weniger berührt werde als bislang befürchtet, so die Hoffnung von Rainer Engel. Genau das sei aber auch der Grund, weshalb derzeit vom Ministerium so gut wie keine wirklich konkreten Informationen zur Trassenplanung komme: Es gibt sie schlicht und einfach noch nicht, da sie erst gemeinsam mit den Bürgern entwickelt werden soll. Nur werde das vom Ministerium der Öffentlichkeit überhaupt nicht nachvollziehbar vermittelt.

Keinen Hehl machte der Bahnexperte daraus, für welche der bislang diskutierten Varianten beim Bahnausbau Hannover-Bielefeld sein Herz schlägt. Beste Chancen zur

Verwirklichung attestiert er einer Route, die westlich von Seelze von der Bestandstrasse abzweigt und größtenteils entlang der Autobahn A2 Richtung Bielefeld führt. Eine solche Trasse, ausgelegt auf 300 Stundenkilometer, sei in der Lage, die Vorgaben des im vergangenen Jahr veröffentlichten Zielfahrplans 2030plus für den Deutschland-Takt zu erfüllen.

Basierend auf den Erfahrungen der rasant gestiegenen Fahrgastzahlen auf der 2017 eröffneten Schnellfahrstrecke Berlin-München könne damit ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von über 3 erreicht werden, so seine Einschätzung.

Dass die Neubaustrecke über Stadthagen verlaufen könnte, so wie es die im Oktober 2018 veröffentlichte Netz-

grafik des Zielfahrplans 2030plus zeigt, hält Rainer Engel für einen Flüchtigkeitsfehler, der den Planern in der Hektik kurz vor dem Veröffentlichungstermin unterlaufen sei.

Eine solche Route sei aufgrund der topographischen und baulichen Gegebenheiten nicht möglich, wenn man 300 Stundenkilometer fahren wolle. Auch sieht er die Einwände gegen einen Trassenverlauf im Bereich von Bückeburg als gerechtfertigt an. Rainer Engel geht daher von einer weitestmöglichen Bündelung der Neubaustrecke mit der Autobahn A2 aus und davon, dass die Verknüpfung mit Stadthagen bereits in der für Mai oder Juni erwarteten zweiten Version des Zielfahrplans 2030plus korrigiert werde.

Keine Chancen rechnet der Detmolder dem von der heimischen Politik favorisierten trassennahen Ausbau der bestehenden Bahnstrecke Hannover-Minden aus. Der sei bereits 2010 mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von unter Eins bewertet worden und dürfe daher vom Bund nicht finanziert werden.

Aber auch der 2016 vorgeschlagene und in der Region so vehement abgelehnte Neubau mit Tunnel durch den Jakobsberg sieht Rainer Engel für immer auf dem Abstellgleis: Dieser Vorschlag sei als „Schnellschuss ohne ausreichende wissenschaftlich fundierte Grundlage unter Verwendung alter Pläne der Deutschen Bundesbahn“ in den Bundesverkehrswegeplan gehievt worden. Mit der damit erreichbaren Fahrzeiteinsparung von nur acht Minuten werde dieses Vorhaben weit hinter andere Projekte mit höherer Priorität zurückgestuft und daher voraussichtlich nie verwirklicht. Gleiches gelte für eine Trasse entlang des Mittellandkanals – auch sie erfüllt laut Engel die Bedingungen des Deutschland-Takts nicht. Einzig zielführende, aber auch einzig realistische Variante sei daher die Schnellfahrstrecke für 300 Stundenkilometer in möglichst gerader Verbindung zwischen Hannover und Bielefeld.

Im Falle eines politischen Scheiterns dieses Projekts sieht Rainer Engel äußerst unschöne Konsequenzen auf die Region Schaumburg/OWL zukommen: Dann bleibe es nämlich dauerhaft beim zweigleisigen Schienenengpass zwischen Minden und Hannover. Und das könnte bereits ab dem Jahr 2023 schwerwiegende Folgen zeigen, falls die Bahn wie angekündigt mehr ICE-Züge fahren und dann zwangsläufig den Nah- und Regionalverkehr auf der jetzt bereits stark überlasteten Strecke immer mehr ins Hintertreffen geraten lasse.

**HINWEIS:** Am Donnerstag, 9. Mai 2019, wird Rainer Engel auf Einladung von Bürgermeister Oliver Theiß die Positionen der Initiative Deutschland-Takt zum Ausbau Hannover-Bielefeld bei einem Vortrag in Stadthagen verdeutlichen. Ort ist das Veranstaltungszentrum Alte Polizei, Beginn 18 Uhr.

## Initiative Deutschland-Takt

Die Initiative Deutschland-Takt wurde als ehrenamtlich arbeitende Gruppierung von Bahnexperten und Bürgern aus der Taufe gehoben und setzt sich seit 2008 für die Einführung eines integralen Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild in Deutschland ein. Gründer ist Hans Leister, früher Beamter beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), heute Berater im Verkehrsbereich und Sprecher des Verbands „Allianz pro Schiene“. Weitere Mitglieder sind Karl Peter Naumann, Ehrenvorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn, und Bernhard Webers, stellvertretender Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV).