

Fahren bald ICE-Züge mit 300 Stundenkilometern durch das Calenberger Land?

Die Bürgerinitiative für den ländlichen Raum Munzel reiste jetzt zusammen mit Bürgermeister Marc Lahmann nach Berlin



GROß MUNZEL/HOLTENSEN/OSTERMUNZEL (red). Lange Zeit war es sehr ruhig um die Planungen des Bundes, eine neue ICE-Trasse durch Seelze zu führen. Doch Ende letzten Jahres kam durch die Veröffentlichung des überarbeiteten Zielfahrplans 2030 und das Planungsbeschleunigungsgesetz wieder Bewegung in das Thema. Gerade der neue Zielfahrplan 2030plus warf in den Reihen der betroffenen Bürgerinitiativen viele Fragen auf. Beispielsweise sieht die Überarbeitung jetzt eine halbstündige ICE-Verbindung zwischen NRW und Berlin vor. Wo vorher eine Fahrzeitverkürzung von „nur“ 8 Minuten vorgesehen war, müssen nun mindestens 20 Minuten eingefahren werden. Dies hat eine deutliche Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit von 230km/h auf 300km/h zur Folge. Diese Anpassung hat gravierende Auswirkungen auf die technischen Anforderungen, sodass einige Varianten in spätere Planungen nicht mehr einbezogen werden könnten, so die Befürchtungen seitens der Bürgerinitiativen. Um Antworten auf diese ungeklärten Fragen zu erhalten, reisten Vertreter der Bürgerinitiative für den ländlichen Raum Munzel, „Mit Masse gegen die Trasse“ (Samtgemeinde Nenndorf) und „Seelze gegen neue Bahntrassen“ sowie Barsinghausens

Bürgermeister Marc Lahmann nach Berlin zum Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann. Im Gespräch wurde die Bedeutung des Projektes noch einmal deutlich: Die „ABS/NBS Hannover – Bielefeld“ zähle zu den wichtigsten Großprojekten im Norden Deutschlands, da ohne die Maßnahme das erklärte Ziel eines deutschlandweiten Taktfahrplans, dem sogenannten Deutschland-Takt, nur schwerlich zu realisieren sei. Dabei gilt der derzeitige Zielfahrplan 2030plus als Planungsgrundlage. Mit umfangreicheren Änderungen, wie es in der Vergangenheit der Fall war, rechnet man nicht mehr, auch wenn die Pläne im Güterverkehr noch eingearbeitet werden müssen. Somit ist klar, dass die Fahrzeitverkürzung von nunmehr 20 Minuten und die damit verbundene Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit von 300km/h maßgebend für die Planer der DB Netz sein wird. Hierbei erscheint eine weitgehend an der Bestandstrasse zu realisierende Variante schwierig. Auf die Frage, welche Streckenabschnitte von der maximalen Geschwindigkeit betroffen sein werden, konnten der PSts Enak Ferlemann und sein Mitarbeiter Florian Böhm noch keine Antwort geben. Klar sei nur, dass mindestens auf der Hälfte der Strecke 300 km/h gefahren werden muss. Es wurde also deutlich, dass die Pläne im BMVI im Detail noch nicht ausgereift sind. Dies wird wohl Gegenstand der Diskussionen in einem Dialogforum sein. Herr Ferlemann unterstrich nochmals sehr deutlich seine Bereitschaft, einen bürgernahen Dialog dem Planfestellungsverfahren vorzuschalten, um eine Variante mit betroffenen Bürgern und Gemeinden zu erarbeiten, die einen großen Konsens hat. Mit einem solchen Dialogforum wird allerdings frühestens 2020 zu rechnen sein. Bürgerinitiativen, Anwohner und die Verwaltungen der Städte müssen sich also weiterhin in Geduld üben.

Foto: privat