

+ Europas Engpass: die Bahngleise durch Minden

Henning Wandel am 07.04.2016 um 00:13 Uhr

Minden (mt). Die Bahngleise durch Minden sind ein Nadelöhr von europäischer Dimension. Darunter leidet nicht nur die Region, sondern der gesamte Güterverkehr zwischen der Nordsee und dem Baltikum. Dabei könnte das Problem schnell beseitigt werden, die Grundlage dafür gibt es seit 2004. Doch stattdessen tauchen immer wieder Alternativen zum Ausbau der Bahnstrecke zwischen Minden und Haste auf, die den Prozess verzögern. Zu den Hintergründen äußert sich das Ministerium nur in Allgemeinplätzen.

Der Ärger ist bei Lothar Ibrügger deshalb auch noch lange nicht verraucht. Der frühere Verkehrs-Staatssekretärs schickt deutliche Vorwürfe in Richtung Berlin. Absurd sei der Vorschlag im Bundesverkehrswegeplan, die Bahntrasse von Porta Westfalica durch einen Tunnel direkt in Richtung Bückeburg umzuleiten. Die Variante sei viel zu teuer und damit völlig unwirtschaftlich. Trotzdem wird sie im Referentenentwurf plötzlich wieder aus dem Hut gezaubert.

Außerdem handele es sich um einen „eklatanten Gesetzesverstoß“, dessen sich nicht nur der aktuelle Verkehrsminister Alexander Dobrindt schuldig gemacht habe, sondern auch die Vorgänger Peter Ramsauer und Wolfgang Tiefensee. Tatsächlich gibt es das Schienenwegeausbaugesetz, das den Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Minden und Haste vorsieht, in dieser Fassung schon seit 2004. Da wurde es vom Bundestag beschlossen. Damit, so die Interpretation Ibrüggers, wäre eine Neubaustrecke von vornherein ausgeschlossen gewesen.

Der Ausbau der bestehenden Trasse wäre mit der Neufassung des Ausbaugesetzes seit mehr zwölf Jahren problemlos möglich gewesen. Ibrügger, der damals die Minden-Passage als Antragsteller initiiert hatte, war von einer Fertigstellung bis 2010 ausgegangen. „Eine Willensäußerung des Ministers hätte ausgereicht, den Ausbau in Gang zu setzen“, sagt er.

Passiert ist jedoch nichts. Stattdessen wurde alternativ ein Ausbau der Südtrasse von Löhne nach Hameln diskutiert. Im Bundesverkehrswegeplan ist davon keine Rede mehr. Im Ergebnis wurde der notwendige Ausbau der Ost-Westverbindung über Minden bis heute verzögert.

Die Konsequenzen hatte die Bundesnetzagentur in ihrem Tätigkeitsbericht für das Jahr 2012 deutlich gemacht: Die Behörde hatte in dem 2014 veröffentlichten Papier vorgeschlagen, den Abschnitt für überlastet zu erklären. Auf der bedeutenden Verbindung zwischen Rotterdam und Warschau seien die 43 Kilometer zwischen Wunstorf und Minden der einzige Abschnitt, der nur zweigleisig befahrbar sei - zudem ohne echte Ausweichstrecke. Aktuell wird dafür der Umweg über Paderborn, Altenbeken und Hameln angeboten.

Die Netzagentur spricht von einem „Engpass von europäischer Bedeutung“. Diese Auffassung teilt im Übrigen auch das Bundesverkehrsministerium. Abgesehen von einem viergleisigen Ausbau brächte keine der Varianten einen spürbaren Kapazitätszuwachs, heißt es in der Antwort auf eine Anfrage des heimischen Bundestagsabgeordneten Achim Post. Gemeinsam mit dem Mindener CDU-Abgeordneten Steffen Kampeter hatte der SPD-Mann unmittelbar nach Bekanntwerden der Pläne die Befürchtung geäußert, dass die hohen Kosten für eine Tunnellösung unter dem Strich dafür sorgen könnten, dass die sogenannte Nordtrasse überhaupt nicht ausgebaut wird.

Das wiederum könnte zu einem Konflikt mit geltendem EU-Recht führen. Die Bundesrepublik ist verpflichtet, einen leistungsfähigen Korridor für den Güterverkehr zwischen der niederländischen und der polnischen Grenze zu gewährleisten. Das hatten CDU, CSU und SPD auch in ihrem Koalitionsvertrag festgeschrieben. Dort heißt es, die Koalition bringe „zeitnah Planungen auf den Weg, um durch gezielte Engpassbeseitigung die Kapazität des Schienengüterverkehrs deutlich zu erhöhen“. Hier hakt auch Ibrügger ein, der mit einem Zeitaufwand von etwa 14 Jahren rechnet, bis eine neue Trasse inklusive Tunnel geplant und fertig gebaut sein könne. Dabei drängt die Zeit, wie auch das Ministerium selbst im Verkehrswegeplan feststellt. Bis 2030 wird ein Zuwachs im Güterverkehr um 38 Prozent prognostiziert. Glaubt man Ibrüggers Ausblick, wäre die neue Trasse der schon heute überlasteten Strecke bis dahin nicht einmal in Betrieb.

Unklar sind die Hintergründe. Das Bundesverkehrsministerium hat auf eine entsprechende Nachfrage nur sehr ausweichend reagiert. Eine offizielle Erklärung dafür, warum der 2004 beschlossene Ausbau nicht vollzogen wurde und stattdessen eine wahrscheinlich unrealistische Variante bevorzugt wird, gab es nicht. Die MT-Fragen wurden lediglich mit Hinweisen zum Ablauf des Verfahrens beantwortet. Das nährt Spekulationen. So vermuten die betroffenen Bürgermeister aus Minden, Porta Westfalica und Bückeberg, Michael Jäcke, Bernd Hedtmann und Reiner Brombach, politisches Kalkül. Offenbar sei der Ausbau von Minden nach Haste bewusst verzögert worden, sagen sie in einer gemeinsamen Presseerklärung. Auch die SPD-Landtagsabgeordnete Inge Howe sieht darin ein Ablenkungsmanöver, um den Ausbau nochmals verschieben zu können. „Es sieht aus, als solle hier gar nicht investiert werden.“

Diese Einschätzung teilt auch Lothar Ibrügger. Statt Minden-Haste auszubauen sei Geld in andere Regionen geflossen. Tatsächlich tauchen in der Rubrik „Laufende und fest disponierte Projekte“ zahlreiche Vorhaben im süddeutschen Raum sowie an wichtigen Knoten im Rheinland, in Hamburg und in den östlichen

Bundesländern auf. Ähnlich sieht es im vordringlichen Bedarf aus. Der hoch belastete Knoten Hannover hingegen fehle völlig, wie Ibrügger bemängelt - der sich einen Hinweis auf die CSU-Zugehörigkeit der beiden letzten zuständigen Minister nicht verkneifen kann. Aber auch sein SPD-Parteifreund Wolfgang Tiefensee habe den Ausbau unterlassen. Ibrügger sieht in der Verschleppung des Ausbaus eine „Mischung unterschiedlichster Interessen“.

In der Region stoßen die Pläne parteiübergreifend auf völliges Unverständnis. Steffen Kampeter bekräftigt seine erste ablehnende Reaktion. Gespräche mit Betroffenen hätten seinen Standpunkt bestätigt: „Keiner will eine völlig neue Tunneltrasse“, sagt Kampeter. Am 29. April soll es gemeinsam mit Achim Post und den anderen Bundestagabgeordneten der betroffenen Region ein klärendes Gespräch im Verkehrsministerium geben. Dann werde es vor allem um den im Entwurf fehlenden Ausbau der Strecke Minden-Haste gehen. Post unterstreicht das. Bei dem Treffen werde er alles tun, um den viergleisigen Ausbau zu ermöglichen: „Alle anderen Optionen lehne ich strikt ab.“

Und auch im Landtag ist der Protest bereits im Gang. So seien die Düsseldorfer CDU-Fraktion und deren Verkehrspolitiker bereits über die Mindener Sorgen ins Bild gesetzt, sagt Kirstin Korte. In den Ausschüssen könne das Thema dann entsprechend behandelt werden: „Wir haben alle Hebel in Bewegung gesetzt.“ Sie ärgert sich besonders auch über die knappe Frist für eine öffentliche Beteiligung. Sie endet am 2. Mai und damit nur sechs Wochen nach Veröffentlichung des Referentenentwurfs - Osterferien eingerechnet. „Eine Frechheit“, sagt Korte. Besonders ehrenamtlich tätige Politiker auf kommunaler und Kreisebene hätten kaum eine Chance, sich ausreichend mit dem Thema zu beschäftigen. Insgesamt sei der Bundesverkehrswegeplan für Nordrhein-Westfalen zwar positiv, sagt die Mindenerin, „an einigen Ecken knirscht es aber noch gewaltig.“

Auch Inge Howe ist verärgert. Die Bahn könne das Geld an anderer Stelle sehr viel besser investieren, sagt sie auf MT-Nachfrage. Die Länder hätten beim Bundesverkehrswegeplan zwar kein Mitbestimmungsrecht, könnten in einer Stellungnahme aber dennoch Position beziehen. Howe will sich ebenso wie Korte dafür einsetzen, dass die Stellungnahme entsprechend eindeutig ausfällt.

Völlig undenkbar ist für die politischen Vertreter der Nebeneffekt, dass Minden mit einem Tunnelneubau vom Fernverkehr abgekoppelt würde. Das allerdings würde auch den Planungen für eine modernere Taktung im Schienenverkehr widersprechen - doch das ist wieder eine ganz andere Baustelle.

URL: http://www.mt.de/lokales/minden/20758107_Europas-Engpass-die-Bahngleise-durch-Minden.html

Copyright © Mindener Tageblatt 2016

Texte und Fotos von MT.de sind urheberrechtlich geschützt.
Weiterverwendung nur mit Genehmigung der Chefredaktion.