

Presseerklärung der Bürgerinitiative gegen den trassenfernen Ausbau der Bahn in Bückeburg / Minden / Porta Westfalica (BIGTAB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in einem Pressestatement, erschienen am 31. Mai 2019 in mehreren Print- und Online-Medien der Region, hat sich Joachim Künzel, Geschäftsführer des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe, für den Bau einer neuen Schnellfahrtrasse der Bahn von Bielefeld nach Hannover entlang der Autobahn A2 ausgesprochen. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Elfenbeinturm, aus dem der Geschäftsführer des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe Joachim Künzel seine Vorstellungen bezüglich eines Trassen-Neubaus an der Autobahn A2 geäußert hat, muss extrem hoch und sehr weit abgeschieden liegen. Bereits ein Blick auf Landkarte oder Google Maps reicht aus, um zu erkennen, dass eine direkte Bündelung der A2 mit einer solchen Neubaustrecke der Bahn allenfalls in dem niedersächsischen Teilabschnitt von Hannover bis ins Auetal denkbar ist, um die erforderlichen Kurvenradien von 4 Kilometern zu realisieren, und selbst das nur mit enormen örtlichen Hürden, unter anderem im Bereich der Anschlussstellen Bad Nenndorf und Lauenau, wo große Gewerbegebiete bis an die Autobahn heranreichen.

Überall sonst ist der Verlauf der Autobahn so kurvig und das angrenzende Gelände derart bergig, dass eine direkte Kopplung völlig ausgeschlossen ist. Die neue Schnellfahrtrasse müsste also stattdessen bis Bielefeld entweder durch Tunnel oder im freien Gelände verlaufen.

Restlos fassungslos macht indessen die wörtliche Aussage des Herrn Künzel, "keine neue Schneise würde durch die Natur getrieben." Wer in seiner Position öffentlich eine solche Behauptung aufstellt, verbreitet damit entweder bewusst und mit Vorsatz Lügenpropaganda auf dem Niveau des "schwarzen Kanals", oder er zeigt, dass sein angebliches Fachwissen als "Verkehrsexperte" noch nicht einmal bis zur nächsten Bahnsteigkante reicht.

In den einschlägigen wissenschaftlichen Dokumentationen des Bundesverkehrsministeriums ist nachzulesen, dass der Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn einen Korridor von 67,5 Metern Breite erforderlich macht, ob nun an der Autobahn oder woanders. Während der sich über mehrere Jahre oder sogar Jahrzehnte erstreckenden Bauphase wäre dieser Korridor durch den gewaltigen Erdaushub sowie die Fahrwege für die Baufahrzeuge sogar noch wesentlich größer, so dass sich in Wahrheit längs der neuen Schnellfahrtrasse in jedem Fall eine gewaltige Schneise der Zerstörung durch Natur und Landschaft ziehen würde. Insbesondere, wenn im bergigen Gelände statt eines Tunnels eine offene Troglösung gewählt wird, wären gigantische Erdbewegungen mit entsprechend dramatischen Veränderungen in der Landschaft die unausweichliche Folge.

Wer das nicht glaubt, möge sich bitte die landschaftlichen und ökologischen Verwüstungen anschauen, die durch den Bau der Schnellfahrstrecken Nürnberg-Erfurt im Thüringer Wald und Nürnberg-Ingolstadt im Köschinger Forst angerichtet wurden. Sie sind unter anderem durch den BUND Naturschutz Bayern sehr eindrücklich dokumentiert.

Kein Deutschland-Takt und kein noch so hehres verkehrspolitisches Fernziel wären es wert, dass die Regionen Ostwestfalen-Lippe und Schaumburg ein solches Opfer bringt. Vor allem nicht angesichts der Tatsache, dass es mit dem trassennahen Ausbau seit Jahren eine wesentlich kostengünstigere, ökologisch weitaus unkritischere, von der breiten Bevölkerungsmehrheit akzeptierte und sofort umsetzbare Ausbaulösung für die Bahnstrecke Minden-Hannover gibt.

Gruss

Thomas Rippke (Sprecher BIGTAB)

Mobil: 0171 2642653

Adresse:

Südkamp 8

31675 Bückeburg

thomas.rippke@bigtab.info