

# Protest gegen ein Luftschloss

Bürgerinitiative Bigtab will Politikern die Auswirkungen eines Trassenneubaus bei Denkmals-Einweihung vor Augen führen.

Von Johannes Pietsch

**Minden (Ip).** Die Bürgerinitiative gegen den trassenfernen Ausbau der Bahn in Bückeburg, Minden und Porta Westfalica (Bigtab) hat mit etwas zu kämpfen, was man unter anderen Umständen gemeinhin als echtes Luxusproblem bezeichnen würde: Es gibt – rein formal – nichts, gegen das sich kämpfen lässt. Denn auch im Jahr Zwei nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem allgemeinen Schock über die darin nach zwölf Jahren wieder aus der Versenkung geholt Idee einer Neubaurasse der Bahn zwischen Haste und Porta Westfalica hat sich die offizielle Sachlage nicht geändert. Nach wie vor existiert nur das im Dezember 2016 vom Deutschen Bundestag beschlossene Bundeschienenwegeausbaugesetz, welches den Ausbau der Bahnstrecke Minden-Hannover wieder im vordringlichen Bedarf aufführt. Aber bislang gibt es keinen Planungsauftrag an die DB Netz AG und erst recht kein reguläres Planfeststellungsverfahren.

Im Gegensatz zu den Jahren 2002 bis 2004, als Politiker, Bürgerinitiativen und Bevölkerung mit der sogenannten „Variante 3A“ der Bahn eine ganz reale Bedrohung vor Augen hatten, gibt es 14 Jahre später bis auf das bloße Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums nichts konkret Angreifbares. „Der Revolver liegt nach wie vor nicht auf dem Tisch“, fasste Bigtab-Sprecher Thomas Rippke die Situation auf der Jahreshauptversammlung der Bürgerinitiative zusammen. „Wir haben aktuell keine greifbare Situation.“

Grund zur Entwarnung sieht der Bigtab-Chef indes nicht, im Gegenteil: Gerade Presseveröffentlichungen der jüngsten Zeit belegen, dass das Bundesverkehrsministerium auf Grund der vielzitierten acht Minuten Fahrtzeitverkürzung für den Deutschlandtakt zu dem Neubauvorhaben entschlossen sei, so Rippke. Minuten, die in Wahrheit für den Deutschlandtakt gar nicht erforderlich seien, wie der Bigtab-Sprecher nicht müde wird zu betonen. Vielmehr seien durch Erhöhung der vorhandenen Gleise auf eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit insbesondere zwischen Hamm und Bielefeld sogar noch deutlich höhere Fahrtzeitgewinne, nämlich bis zu 20 Minuten zwischen Hannover und Dort-

mund, erreichbar. Was übrigens der Bahn-Experte und Staatssekretär a.D. Lothar Ibrügger kürzlich an Hand von Beispielrechnungen nachwies. Dazu komme, dass der für den Deutschlandtakt relevante Zielfahrplan „2030plus“ derzeit noch überhaupt nicht existiere, was die Notwendigkeit der vielbeschworenen acht Minuten völlig in Frage stelle.

Dass in der Sache Bahnausbau im vergangenen Jahr praktisch Stillstand herrschte, führen die Bigtab-Aktivistinnen vor allem auf die beiden Wahlen im Bund und in Niedersachsen und die anschließend unerwartet langwierige Regierungsbildung auf Bundesebene zurück. Nun sei vor allem durch die jüngst aufgeflamte Diskussion über möglicherweise wegfallende IC- und ICE-Halte in Ostwestfalen-Lippe wieder Leben in die Diskussion gekommen. Ebenfalls für die Bigtab kein neues Thema: Schon vor 15 Jahren habe die Bürgerinitiative im Zuge der damaligen Neubautrassen-Proteste vor einer Anknüpfung Mindens vom Fernverkehr der Deutschen Bahn gewarnt, so Rippke.

Hier kann sich die Bürgerinitiative der Unterstützung durch die Minde-

ner Landtagsabgeordnete Christina Weng sicher sein: „Uns alle eint das Thema Mobilität. Und wir in OWL lassen uns nicht abhängen oder abwickeln“, erklärte sie vor der Jahreshauptversammlung. Auch die kommunale Ebene der Mindener Politik hat das Thema wieder ins Visier genommen: So verabschiedete der Rat der Stadt am 3. Mai einstimmig eine Resolution gegen die Reduzierung von Fernverkehrshalten der Bahn in OWL und gegen den Tunnel

## Noch gibt es keine konkreten Planungen für die Strecke

durch den Jakobsberg.

So lange Bahn und Bundesverkehrsministerium keinerlei konkrete Planung in Gang setzen, will sich die Bigtab weiter dafür einsetzen, vor Ort Fakten zu schaffen, um die Entwicklung in die Richtung des von ihr favorisierten trassennahen Ausbaus zu lenken. Thomas Rippke verwies auf das Beispiel Barsinghausens, wo man durch Ausweisung eines Gebiets für Windräder allen Gedankenspielen über einen



MDL Christina Weng vor der Versammlung der Bigtab: „Wir in OWL lassen uns nicht abhängen oder abwickeln.“

Foto: Johannes Pietsch

Trassenneubau in diesem Bereich einen Riegel vorschieben konnte. Im Raum Bückeburg setzt die Bürgerinitiative große Hoffnung in die Erweiterung des bestehenden Naturschutzgebiets „Bückeburger Niederung“, um die Neubaupläne auszubremzen. Dabei steht unverändert der lückenhose Schlußschluss mit der Politik, angefangen von den Kommunen bis hoch zur niedersächsischen Landesregierung, die sich in ihrem Koalitionsvertrag auf den trassennahen Ausbau festlegte.

Ein besonderes Augenmerk richten die Tunnel-Gegner auf die Einweihung des umgebenen Kaiser-Wilhelm-Denkmalen Anfang Juli. Den vielfach prominenten Gästen aus der Politik möchte Thomas Rippke durch entsprechende Informationskampagnen vor Augen führen, wie drastisch sich das vom Denkmal aus sichtbare Panorama des Jakobsbergs auf der anderen Weserseite im Falle eines Trassenneubaus verändern würde. Dort würde nämlich eine sogenannte „Einfädung“ gebaut werden müssen, also ein gewaltiges Großbrückenbauwerk, um die aus dem Tunnel austretende Neubaurasse mit der bestehenden Bahnlinie wieder zusammenzuführen. „Und das sind Bauwerke von einer Dimension, die können wir alle uns noch gar nicht vorstellen.“