



Deutschlandtakt mit Augenmaß: Keine neue ICE-Trasse zwischen Hannover und Bielefeld auf Kosten der Landwirtschaft!

Im Suchraum für die ICE-Trasse Hannover-Bielefeld liegen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen schätzungsweise 1.100 landwirtschaftliche Betriebe; rund 400 davon im Landkreis Schaumburg.

Einem Neubau der Trasse würden einschließlich den notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, Böschungen, angeschnittener Restgrundstücke und umzulegender Verkehrswege wohl mindestens 1000 ha landwirtschaftliche Nutzfläche zu Opfer fallen. Ausgehend von einer durchschnittlichen Größe landwirtschaftlicher Betriebe in Deutschland von rund 61 ha (Quelle: DBV, Situationsbericht 2022/23, Ziff. 3.3) würden daher statistisch fast 16 landwirtschaftliche Betriebe allein für den Streckenabschnitt Hannover-Bielefeld wegfallen – und damit auch ebenso viele Familienexistenzen. In Deutschland ernährt ein(e) Landwirt(in) statistisch gesehen 139 Menschen (Quelle: BLE; 2022) Damit würde die Nahrungsmittelerzeugung für ca. 2.200 Menschen dauerhaft vernichtet werden – und das alles für eine Fahrzeitverkürzung von lediglich 17 Minuten.

Eine Neubautrasse würde also allein für diesen vergleichsweise kleinen Streckenabschnitt innerhalb Deutschlands für jede Minute Fahrzeitverkürzung den dauerhaften Entzug von rund 60 ha Fläche, fast einen landwirtschaftlichen Betrieb und die Nahrungsmittelgrundlage für 130 Menschen kosten.

Diesen Flächenfraß lehnen wir ab. Wir wollen einen Deutschlandtakt mit Augenmaß. Dazu gehört auch, dass die bereits vorhandene Bahnstrecke und deren Infrastruktur in die Betrachtung mit einbezogen wird. Natürlich führt auch der Ausbau der Bestandsstrasse zu einer Flächeninanspruchnahme, und natürlich gibt es auch dort Anwohner. Aber klar dürfte auch sein, dass die Bestandsstrecke schon allein zur Aufrechterhaltung des ÖPNV im Falle eines ICE-Trassenneubaus wohl kaum zurückgebaut werden würde.

Mit einem Ausbau der Bestandsstrecke könnte der Flächenverbrauch reduziert werden und ein Durchschneiden vorhandener Infrastruktur vermieden werden. Außerdem würde auch ein Ausbau der Bestandsstrecke zu einer Verringerung der Fahrzeit führen und sich gut in einen alternativen Takt integrieren lassen. Dies haben unabhängige Untersuchungen gezeigt.

Landvolk Weserbergland, 23. November 2023