

Bahnausbau Hannover-Bielefeld

Was ist der aktuelle Stand?



Johannes Pietsch (freier Journalist)

2. Infoveranstaltung zur ICE-Trasse bei Firma Bewex, Vlotho am 21.10.2020

Gibt es bereits eine reguläre Planung für eine Neubaustrecke Hannover-Bielefeld?

Antwort: Nein.

Ein reguläres Planverfahren beginnt erst nach Erteilung des offiziellen Planungsauftrags durch das Bundesverkehrsministeriums an die DB Netz AG. Das soll nach Aussage der Bundesregierung noch in diesem Jahr erfolgen.

Was steht bereits jetzt für die Neubaustrecke Hannover-Bielefeld fest?

Auszug Infrastrukturliste: Für den Deutschlandtakt sind u.a. folgende Maßnahmen abgeleitet:

- ABS/NBS Hamburg – Hannover inkl. Verbindungskurve Richtung NRW
- ABS/NBS Dortmund – Seelze inkl. 3. Gleis Dortmund – Hamm, Ausbau Knoten Hamm, Ausbau Hamm – Bielefeld für 300 km/h, Ertüchtigung der Güterbahn Hamm – Herford für den Regionalverkehr und NBS Bielefeld – Seelze für 300 km/h, Ausbau Wolfsburg – Berlin (300km/h)

-Bekannt sind die Planungsparameter aus dem dritten Gutachterentwurf für den Deutschland-Takt:
Seelze und Bielefeld als Anfangs- und Endpunkt
300 km/h als Spitzengeschwindigkeit
31 Minuten Fahrzeit Hannover-Bielefeld

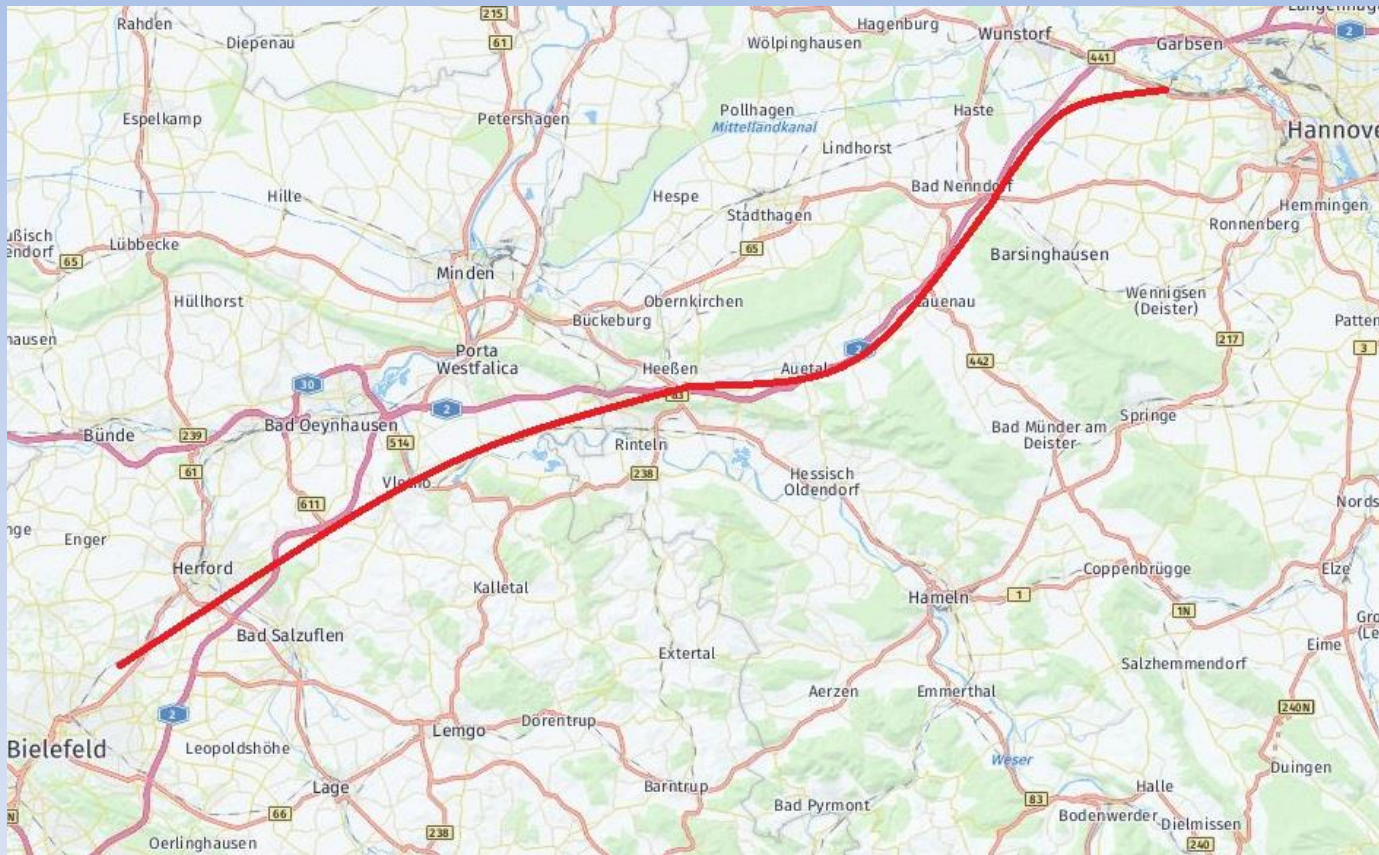
Warum spricht so viel dafür, dass die NBS das Gebiet von Vlotho berührt, auch wenn es noch keine konkreten Trassenentwürfe gibt?

- Die bekannten Planungsparameter machen eine möglichst gerade, direkte Verbindung erforderlich
 - Kurvenradien dürfen nicht kleiner als 6 km sein
- Die Projektbeschreibung des Ausbaus Hamm-Herford ergibt klar, dass die Fernzüge bereits zwischen Bielefeld und Herford die Altstrecke Richtung Hannover verlassen

Auszug Infrastrukturliste: Für den Deutschlandtakt sind u.a. folgende Maßnahmen abgeleitet:

- ABS/NBS Hamburg – Hannover inkl. Verbindungskurve Richtung NRW
- ABS/NBS Dortmund – Seelze inkl. 3. Gleis Dortmund – Hamm, Ausbau Knoten Hamm, Ausbau Hamm – Bielefeld für 300 km/h, **Ertüchtigung der Güterbahn Hamm – Herford für den Regionalverkehr** und NBS Bielefeld – Seelze für 300 km/h, Ausbau Wolfsburg – Berlin (300km/h)

Aus der Geographie ergibt sich automatisch, dass eine NBS Bielefeld-Seelze **mit diesen Planungsparametern** in jedem Fall irgendwie Vlothoer Gebiet streifen oder berühren wird.



Woher stammen Spekulationen, dass die Neubaustrecke nur bis Bad Oeynhausen statt bis nach Bielefeld führen könnte?



Diese Spekulationen entstanden auf Grund von Äußerungen des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann und seines Mitarbeiters Florian Böhm vom Oktober 2019 sowie aus dem Frühjahr 2020, man benötige „zwei zusätzliche Gleise zwischen Hannover und Bad Oeynhausen für hohe Fahrgeschwindigkeiten.“ Mittlerweile hat sich auch die Initiative Deutschland-Takt mit dieser Variante befasst und hält sie für machbar.

Woran ist zu erkennen, welche hohe Priorität die Bundesregierung diesem Projekt beimisst?

Das Projekt ABS/NBS Hannover-Bielefeld soll als eines von 12 Vorhaben nach dem neuen Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) vom Deutschen Bundestag beschlossen werden.

§ 2 Verkehrsinfrastrukturprojekte

Durch Maßnahmegesetz anstelle eines Verwaltungsakts kann der Deutsche Bundestag abweichend von § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von § 14 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes die folgenden Verkehrsinfrastrukturprojekte zulassen:

1. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing,
2. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Hof über Marktredwitz und Regensburg nach Obertraubling,
3. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Halle,
4. den Neubau der Kurve von Mönchehof nach Ihringshausen im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Paderborn nach Halle,
5. die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Geithain nach Chemnitz im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz,
6. den Ausbau und Neubau der Eisenbahnstrecke von Hannover nach Bielefeld,
- 6a. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Niebüll über Klanxbüll nach Westerland,
7. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von der deutsch-niederländischen Grenze über Kaldenkirchen, Viersen und Rheydt nach Odenkirchen,
8. die Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord),
9. die Abladeoptimierung der Fahrrinnen des Mittelrheins,
10. die Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg,
11. die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals sowie
12. den Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und den Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie die Brückenhebung bei diesem Ersatzneubau.

Wann geht es los?

24.07.2020: Pressemitteilung des BMVI

„Planung und Umsetzung weiterer Schienenprojekte kann starten“

Laut derer soll in diesem Jahr noch die Planungsphase für das Projekt ABS/NBS Hannover Bielefeld starten.

Für die folgenden Vorhaben/Teilvorhaben ist in diesem Jahr die Aufnahme in die Planungsvereinbarungen und damit ein Beginn der Planungsarbeiten vorgesehen:

- ABS Cuxhaven - Stade (Elektrifizierung zur Entlastung des Knotens Hamburg),
- ABS Lehrte/Hamelnd - Braunschweig - Magdeburg - Roßlau: Elektrifizierung Hameln – Elze zur Umfahrung des Knotens Hannover,
- Knoten Hamburg: Überwerfungsbauwerk Altona Nord,
- Knoten Köln: Überwerfungsbauwerk Troisdorf,
- Knoten München: Westkopf München-Pasing,
- Ausbau Umschlagbahnhof Frankfurt a. M.,
- Ausbau Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder.

Zusätzlich ist beabsichtigt, folgende Vorhaben in die Planungsvereinbarungen aufzunehmen:

- ABS/NBS Hannover - Bielefeld (- Hamm): Variante für Deutschlandtakt,
- ABS Burgsinn - Gemünden - Würzburg - Nürnberg: Variante für Deutschlandtakt.