

Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände OWL/ Niedersachsen zum Projekt „NBS/ABS Hannover-Bielefeld“ der DB InfraGO AG

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Obernkirchen, den 10. Januar 2025

Vorab per mail : poststelle@bmdv.bund.de, verkehrsausschuss@bundestag.de

Nachrichtlich: CDU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die Linke, Bundesgeschäftsstellen

Offener Brief

Zentrale Thesen und Forderungen

- ***Es gilt, ein resilientes Eisenbahnnetz in der Region zu schaffen. Dazu zählt die Beseitigung des Engpasses zwischen Minden und Seelze.***
- ***Die Neubaustrecke Hannover – Bielefeld bringt mehr Nachteile als Vorteile.***
- ***Sie leistet keinen Beitrag zur Klimawende.***
- ***Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt voraussichtlich unter 1.***
- ***Die realen Kosten einer Neubaustrecke werden von den bisher kalkulierten Kosten massiv abweichen.***
- ***Der Deutschlandtakt muss auf den Prüfstand und der Bundesverkehrswegeplan modifiziert werden.***
- ***Wir brauchen eine Mobilitätswende jetzt und nicht erst in 20 Jahren.***
- ***Aus diesen Gründen muss das Thema auf die Tagesordnung des Verkehrsausschusses.***

Sehr geehrter Herr Schiefner,
sehr geehrter Herr Dr. Wissing,
sehr geehrte Damen und Herren Obleute des Verkehrsausschusses,

im August hat die DB InfraGo AG 12 mögliche Trassenvarianten zur geplanten ICE-Neubaustrecke zwischen Bielefeld und Hannover vorgestellt. Seit 2021 betrachten die Naturschutzverbände Ostwestfalens und Südniedersachsens die Entwicklungen mit großer Sorge, da die Auftragnehmerin ungeachtet der Kritik den Auftrag ungehindert weiterverfolgt, die Politik durch die jüngsten Entwicklungen aber zur Untätigkeit verdammt scheint. Deshalb muss das Thema sobald wie möglich, möglichst noch in der alten Legislaturperiode, behandelt und auf die Tagesordnung der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 29.01.2025 gesetzt werden.

Negative Auswirkung auf Natur und Klima

Die Sorgen beziehen sich auf die zu erwartenden Zerstörungen von Naturschutzgebieten, geschützten Biotopen sowie Wasserschutz- und Heilquellenschutzgebieten einerseits und die negativen

Auswirkungen auf das globale Klima aufgrund des zusätzlichen CO₂-Ausstoßes durch neue Brückenbauwerke, Tunnel und riesige Geländeeinschnitte andererseits.

Während die Naturschutzverbände die negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt aus eigener Expertise beurteilen können, beziehen sie sich hinsichtlich der negativen Klimawirkungen auf die Expertise namhafter Fachleute (*Klaus Radermacher, KRBE GmbH*).

Das grundsätzliche Dilemma dieser Planungen besteht in unauflösbaren Zielkonflikten sowohl zum Natur- und Artenschutz als auch zum Klimaschutz.

Entlang aller vorgeschlagenen Trassen wären eine große Zahl geschützter und schutzwürdiger Natur- und Landschaftsräume betroffen. Eine Untertunnelung, um sensible Naturräume zu schonen, würde die Inkaufnahme einer negativen Klimabilanz und von Umweltzerstörungen an anderen Orten in Folge des erforderlichen massiven Tunnelaushubs bedeuten. Nicht vermeidbar wären bei einer Tunnellösung auch die umweltschädlichen Abgrabungen und Aufschüttungen. Die dabei entstehenden überdimensionalen Kosten sowie die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter würden mögliche Vorteile der geplanten Neubaustrecke bei weitem überwiegen.

Die Neubauplanungen sind nicht vollständig

Bekanntermaßen setzt der durch das Ingenieurbüro SMA in Zürich entworfene 3. Entwurf eines Zielfahrplans Deutschlandtakt eine Fahrzeit von 54 Minuten zwischen Hamm und Hannover voraus. Dies ist aber selbst mit einer Fahrzeit von 31 Minuten zwischen Bielefeld und Hannover, mit der zur Zeit geplant wird, nicht erreichbar. Hierzu wäre eine Geschwindigkeitserhöhung zwischen Bielefeld und Hamm auf 300 km/h notwendig, die bislang weder in den Planungen noch in den Nutzen-Kosten-Rechnungen berücksichtigt wurde. Daher kann die Strecke Bielefeld – Hannover nicht isoliert betrachtet werden.

Neubaustrecke nicht mehr finanzierbar

Ein besonders gewichtiges Argument gegen eine Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke ist jedoch die seit der Planung völlig veränderte politische Lage.

Europa steht im Krieg, die transatlantische Lage ist angespannt wie nie und das Bundesverfassungsgericht hat der scheidenden Regierung vorgehalten, dass die Umbuchungstaktik bei den Sondervermögen verfassungswidrig sei. Die im Haushalt plötzlich fehlenden 60 Mrd. Euro lösten schließlich eine Regierungskrise aus, von der Sie, Herr Dr. Wissing, in besonderer Weise betroffen sind. Die 12 Mrd. Euro, die aus den besagten Mitteln für den Klimafonds vorgesehen waren, fehlen daher. Die Finanzierbarkeit dieser Neubaustrecke steht weiterhin in den Sternen und dieses vor dem Hintergrund der Erfahrungen bezüglich der Kostenentwicklung von Infrastrukturgroßprojekten. BER und Stuttgart 21 zeigen dies beispielhaft. Verantwortungsvolle Verkehrspolitikern sollten dieses beachten und versuchen, stattdessen im Rahmen überschaubarer Maßnahmen eine sofortige Verbesserung zu erwirken. Eine Mobilitätswende brauchen wir jetzt und nicht erst im Jahre 2070, wie Ihr vormaliger Staatssekretär Michael Theurer unlängst festgestellt hatte.

All diese wichtigen Fragen dürfen sich Parlament und Regierung durch einen Fahrplanentwurf des privatrechtlichen Gutachterbüros SMA, dessen Orientierung auf Hochgeschwindigkeit nicht mehr zeitgemäß erscheint, nicht aus der Hand nehmen lassen.

Zwar hat ein integraler Taktfahrplan mittlerweile quasi Gesetzeskraft, da das novellierte Bundesschienenwegeausbaugesetz auf ihn Bezug nimmt, doch wie der wissenschaftliche Dienst des Parlaments feststellt, gibt es hinsichtlich der bestehenden Bedarfsplanungsvereinbarung eine Berichtspflicht im Rahmen der parlamentarischen Befassung. Diese gilt insbesondere hinsichtlich der

Kosten und der Finanzierbarkeit. Der Deutsche Bundestag kann also jederzeit Änderungen an Vorzugsvarianten vorschlagen, wenn ihre Finanzierbarkeit kritisch beurteilt wird.

Neue Nutzen-Kosten-Analyse jetzt in Auftrag geben

Inzwischen wurden 12 Varianten veröffentlicht. Es spricht daher nichts dagegen, eine Nutzen-Kosten-Analyse der wahrscheinlich kostengünstigsten Varianten möglichst umgehend in Auftrag zu geben, um Gewissheit über die Sinnhaftigkeit dieses Vorhabens zu bekommen. Ist diese nicht gegeben, wäre eine Neuberechnung des Deutschlandtaktes mit realistisch umsetzbaren Vorgaben notwendig, die als zentrale Planungsgrundlage ebenfalls zeitnah erfolgen sollte.

Wir rekapitulieren:

Bekanntlich liegt die Nutzen-Kosten-Analyse aus dem PRINS (*Projektinformationssystem*) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 von 30.08.2016 vor. Diese beziffert den Gesamtnutzen der Strecke auf 2,69 Mrd. € und die Kosten auf lediglich 1,39 Mrd. € bei einer Fahrzeitverkürzung von 8 Minuten (von 48 auf 40 Minuten). Die Höchstgeschwindigkeit sollte bis Bad Oeynhausen 180 km/h, ab Bad Oeynhausen maximal 230 km/h betragen.

Nachdem der Planungsparameter von 300 km/h als angeblich notwendige Voraussetzung eines wirtschaftlichen Fernverkehrs von der DB eingebracht worden war, offenbarte Staatssekretär Steffen Bilger Ende des Jahres 2020 auf eine kleine Anfrage, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf lediglich 1,04 geschätzt wurde. Hierbei wurde der notwendige Ausbau zwischen Hamm und Bielefeld noch nicht berücksichtigt.

Diese beiden Schätzungen können inzwischen als völlig überholt bezeichnet werden.

Auf eine weitere kleine Anfrage im Bundestag wurde im Jahre 2021 vom ehemaligen Staatssekretär des letzten Merkel-Kabinetts, Enak Ferlemann, darauf verwiesen, dass dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis erst dann rechtsfest ermittelt werden könne, wenn die Vorzugsvariante feststünde. Jedoch können und sollten die zwei wahrscheinlich kostengünstigsten Varianten schon jetzt untersucht werden. Denn wenn diese bereits ein Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 ergeben, sind andere Varianten ohnehin nicht mehr in Erwägung zu ziehen.

Natur- und Umweltverbände für ein resilientes Eisenbahnnetz

Daher haben sich die Natur- und Umweltschutzverbände, denen viel an einem guten Schienenverkehr liegt, einhellig dafür ausgesprochen, einen Ausbau des Bahnnetzes zu fordern, der vor allem auf Betriebssicherheit, Zuverlässigkeit und Kapazitätserhöhung setzt.

Die DB hat den Ausbau der Bestandsstrecke Hannover – Bielefeld summarisch untersucht und kommt dabei auf eine Gesamtfahrzeit von mindestens 42 Minuten bei starken Eingriffen in die bestehende Infrastruktur, weswegen sie die Planung nicht weiterverfolgt. In der von der Initiative WiduLand in Auftrag gegebenen Studie des Ingenieurbüros Bahnzentrum Bielefeld wird hingegen eine kostengünstigere Alternative vorgestellt, die einen Neubau auf den derzeit überlasteten Abschnitt Minden – Seelze beschränkt und den Ausbau des anschließenden Streckennetzes vorschlägt. Die Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover würde demnach 41 Minuten betragen, wobei die Anforderungen an einen Deutschlandtakt berücksichtigt würden. Dieser Vorschlag wurde in der Region breit diskutiert und wird von den meisten Kommunen mitgetragen.

Mit den eingangs erwähnten Ertüchtigungen greift ein solcher Ansatz zudem die Forderungen der Güterverkehrsunternehmen an ein leistungsfähiges Bahnnetz auf: Im für die Wirtschaft wichtigen Bereich des Schienengüterverkehrs ist vor allem die Betriebsstabilität und Verlässlichkeit des Bahnsystems ausschlaggebend, weniger die zu erreichende Höchstgeschwindigkeit. Dies wäre durch den vorgeschlagenen Ausbau sichergestellt.

Aber auch im Personenverkehr muss es vor allem um die Erhöhung der derzeit unzureichenden Zuverlässigkeit gehen. Dies geht nur mit einem Netz, das Ausweichstrecken und hohe Kapazitäten bietet. Insbesondere das Funktionieren eines integralen Taktfahrplans setzt dies zwingend voraus. Denn je komplexer ein solcher Fahrplan ist, desto weniger Störfaktoren dürfen bestehen.

In Hinblick auf ein resilientes Eisenbahnnetz ist es für uns daher unverständlich, warum der komplette Ausbau der Strecken Minden – Nienburg und Löhne - Elze nicht vorangetrieben und sogar im Gegenteil in Hameln eine zweigleisige Brücke zurückgebaut wird. Für die Generalsanierung der Strecke zwischen Minden und Wunstorf im Jahre 2028 wären diese Strecken von hoher Bedeutung.

Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke für das Europäische Kernnetz unnötig

Hinsichtlich der Begründung der Notwendigkeit einer Neubaustrecke Bielefeld–Hannover wird immer auch auf EU-Recht verwiesen. Die Strecke sei Bestandteil des Schienenwegekorridors Nordsee-Ostsee, die Bundesrepublik Deutschland müsse daher beim Ausbau eines modernen Schienenwegenetzes Schritt halten. Dies ist zwar richtig, doch kommt es auch auf europäischer Ebene vor allem auf eine zuverlässige Betriebsführung und die Vermeidung von Verspätungen an. Die deutschen EC und ICE werden zur Zeit von den Schweizer Bundesbahnen nicht wegen zu geringer Geschwindigkeit, sondern wegen ihrer Verspätungen nicht mehr angenommen.

Der besagte Korridor schließt an die Neubaustrecke Paris-Brüssel-Lüttich an. Die weitere Strecke führt zwischen Lüttich und Aachen sowie zwischen Köln, Wuppertal und Hamm jedoch durch schwierig zu erschließendes Bergland und ist teilweise nur langsam befahrbar. Daher ist das Argument, die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamm – Hannover sei für die Stärkung des Kernkorridors erforderlich, nicht hinreichend. Denn dann müssten die anderen Langsamfahrstellen zwischen Lüttich und Hamm ebenfalls in die Planungen einbezogen werden. Die Förderfähigkeit eines Ausbaus, der taktkonforme 69 statt 54 Minuten zwischen Hamm und Hannover erzielt, wäre nach unserem Kenntnisstand jedenfalls EU-rechtlich nicht eingeschränkt.

Neubaustrecke Bielefeld – Hannover für einen Deutschlandtakt nicht zwingend

Laut Aussage der DB und SMA ist eine Neubaustrecke Bielefeld – Hannover für das Funktionieren des Deutschlandtaktes erforderlich.

Das Argument, dass ein Fahrzeitunterschied von 15 Minuten zwischen Hamm und Hannover die Menschen zum Umsteigen vom Auto auf die Schiene bringen könnte, ist nicht plausibel. Das Argument, die längere Fahrzeit passe nicht in einen Taktfahrplan, ist bereits durch die vorherigen Entwürfe zum Deutschlandtakt widerlegt, die mit maximal 250 km/h auskommen.

Schließlich wird von fachlich versierten Stellen (*u.a. Prof. Dr. Wolfgang Hesse, TU München*) betont, dass ein integraler Taktfahrplan auch mit Höchstgeschwindigkeiten von 250 km/h umsetzbar wäre.

Dem weiteren Argument, dass der West-Ost-Verkehr mit einer Ausbaustrecke die Verbindungen in Nord- und Südrichtung verpassen würde, ist entgegenzuhalten, dass ohnehin geplant ist, die ICEs im Halbstundentakt verkehren zu lassen. Daher sind Anschlüsse mit einer akzeptablen Wartezeit automatisch gegeben und die gesamten Erreichbarkeitsargumente am Knoten Hannover somit haltlos.

Bei einer Neuberechnung werden sich ohnehin Veränderungen des Zielfahrplans ergeben.

Das Funktionieren des 3. Gutachterentwurfs setzt zudem eine ICE-Fahrzeit von 59 Minuten zwischen Hannover und Hamburg Hauptbahnhof voraus. Bedingung für die Erreichung dieser Fahrzeit ist die Verwirklichung von Alpha E als Neubaustrecke.

Angeichts des Umstands, dass die Sanierung der Strecken Hannover-Hamburg nunmehr um mehrere Jahre verschoben wurde, um eine Generalsanierung mit gleichzeitigem Streckenausbau planen zu können, ist ein Streckenneubau nicht mehr absehbar.

Mit einem Streckenausbau könnte zwischen Hannover Hbf. und Hamburg-Harburg eine ICE-Fahrzeit von 57 Minuten erreicht werden. Wäre in Harburg ein Knoten, könnten dort wichtige Verbindungen erreicht werden (*ITF-Spezialist Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Universität München*).

Abschließend ist derzeit nicht absehbar, ob die für diese Fahrzeiten notwendige Neubaustrecke verwirklicht werden kann. Zu denken geben sollte auch, dass ausschließlich ein einziges Verkehrsunternehmen - DB-Fernverkehr – über Züge für 300 km/h verfügt und eine entsprechende Infrastruktur ausnutzen könnte. Die neueren ICE-Triebzüge erreichen zudem nur noch eine Geschwindigkeit von 265 km/h. Die Ausschreibung zur Entwicklung und zum Bau der ICE 5-Triebzüge, die wiederum 300 km/h erreichen sollen, wurde indes mangels eines Angebotes abgebrochen. Es sollte die Frage erlaubt sein, ob diese Geschwindigkeit vor diesem Hintergrund überhaupt sinnvoll ist oder zu stark überhöhten Kosten führt.

Wir bitten Sie, dass Thema noch auf die Tagesordnung der verkürzten Legislaturperiode zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Landesverbände NRW und Niedersachsen,
NABU Landesverbände NRW und Niedersachsen,
NVN Naturschutzverbände Niedersachsen,
LNU Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V.,
Lippischer Heimatbund e.V.,
Naturwissenschaftlicher Verein für Bielefeld und Umgebung e.V.,
Bezirkskonferenz Naturschutz OWL

Für Rückfragen:

Rainer Vogt, BUND Minden-Lübbecke, Tel. 0571/8292675

Stephan Schröder, BUND Minden-Lübbecke, Tel. 0521/3274601

Thomas Keitel, LNU, Tel. 0160/7191670

Bianca Pohl, Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR (LABÜN), Tel. 0511/8486738-6