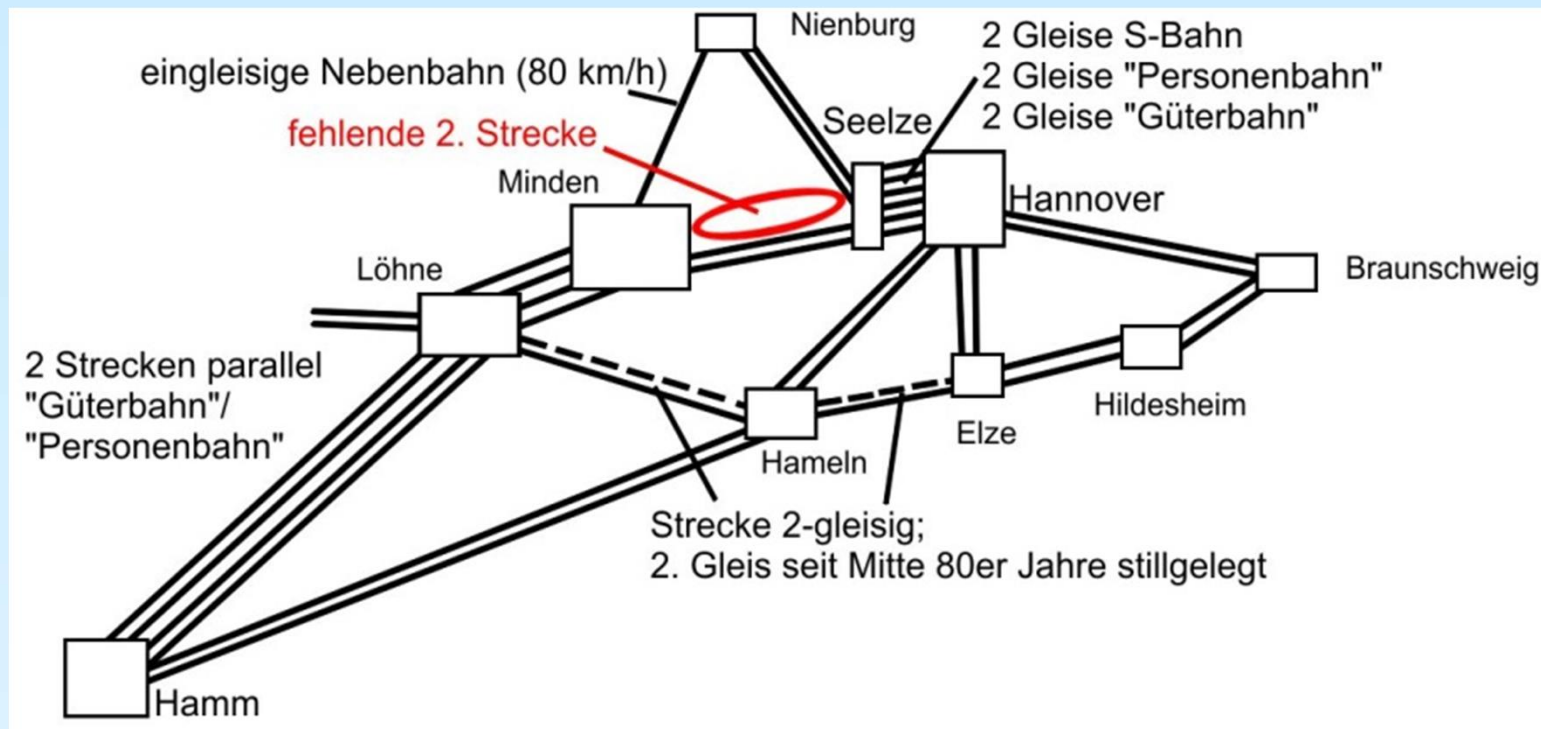


Bahnstrecke Bielefeld - Hannover Neubau oder Ausbau?

*Stephan Schröder,
Verkehrs-AG Grüne OWL/
Ingenieurbüro Bahnzentrum*

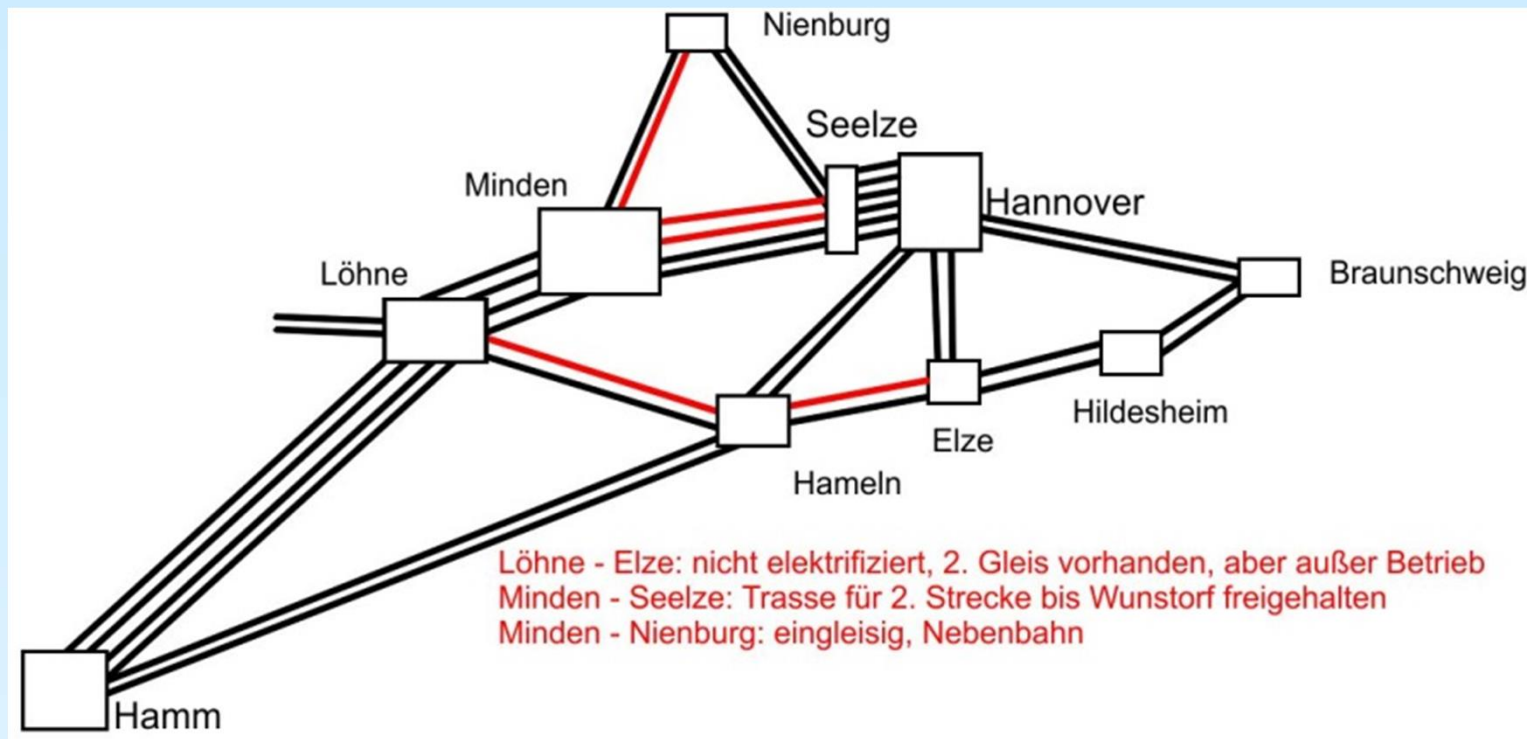


Warum eine Neubaustrecke?



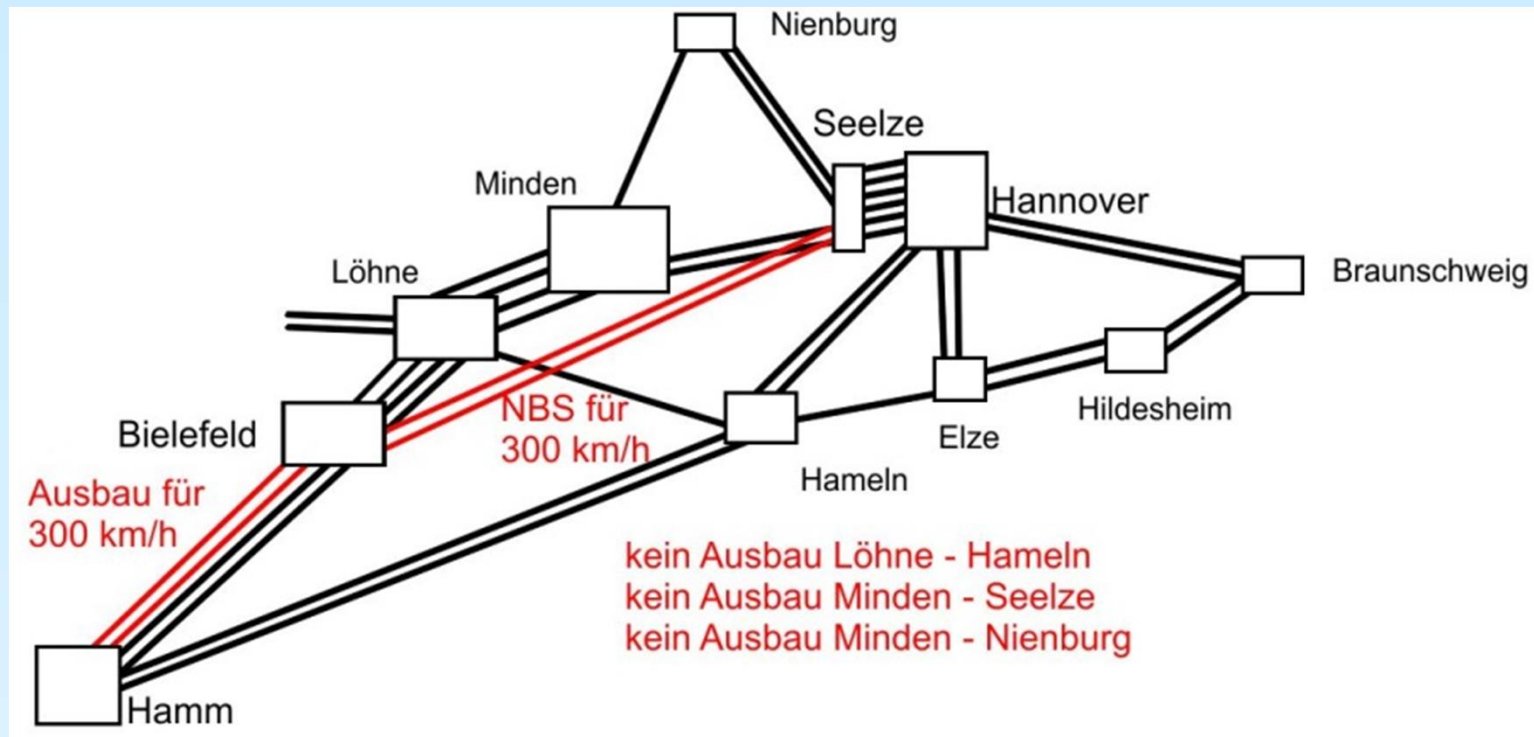
Zwischen Minden und Seelze besteht ein Kapazitätsengpass. Die Strecke ist seit 2012 als „überlasteter Schienenweg“ eingestuft. Die ansonsten viergleisige Strecke Hamm – Hannover ist hier nur zweigleisig. Schnellzüge müssen sich die Strecke mit Regional- und Güterzügen teilen.

Lösungsmöglichkeiten



- Zwischen Minden und Wunstorf wird seit den 1920er Jahren eine Trasse für eine weitere 2-gleisige Strecke freigehalten
- Der Bau dieser Strecke wird wie der 2-gleisiger Ausbau der Strecke Minden – Nienburg mit Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2004 unter „vordringlicher Bedarf“ genannt
- Der Wiederaufbau des 2. Gleises Löhne – Elze inkl. Elektrifizierung wurde ebenso 2003 in den BVWP aufgenommen

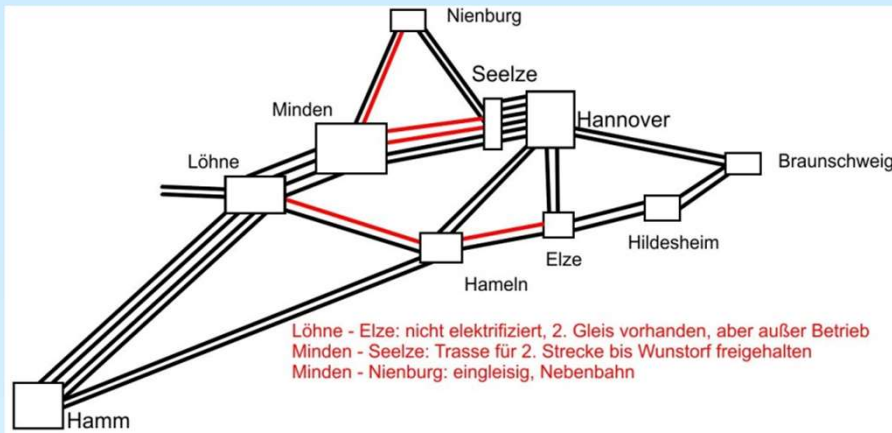
Planänderung ab 2010



- 2010 wurde der Ausbau der Strecke Minden – Seelze verworfen, statt dessen sollte die Strecke Löhne – Elze den kompletten Güterverkehr aufnehmen → Widerstand vor Ort
- Mit den Plänen zur Neubaustrecke Bielefeld – Hannover entfiel das Ausbauvorhaben Minden – Nienburg

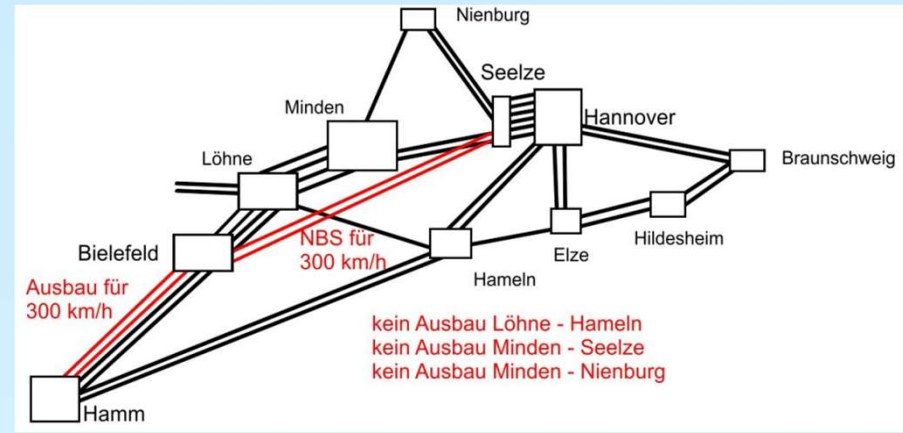
**Die Neubaustrecke ist für den Güterverkehr nicht nutzbar!
Bahnsteige sind an Strecken mit >200 km/h nicht mehr zulässig!**

Kosten



- Minden – Seelze (50 km) Ausbau
ca. 900 Mio. €
- Löhne – Elze 2. Gleis +
Elektrifizierung (82 km)
ca. 700 Mio. €
- Minden – Nienburg 2. Gleis +
Ausbau auf 120 km/h (50 km)
ca. 400 Mio. €

Summe ca. 2 Mrd. €



- NBS Seelze – Bielefeld (90 km)
ca. 3 Mrd. €
- ABS Bielefeld – Hamm (66 km)
ca. 1 Mrd. €

Summe ca. 4 Mrd. €

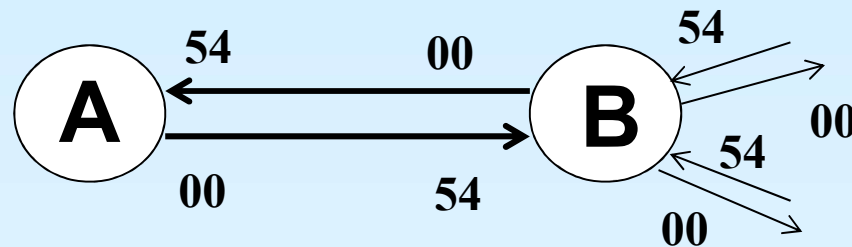
Hauptargument für die NBS ist die Fahrzeitverkürzung für den „Deutschlandtakt“ – **aber ist das überhaupt richtig?**

Mögliche Fahrzeiten

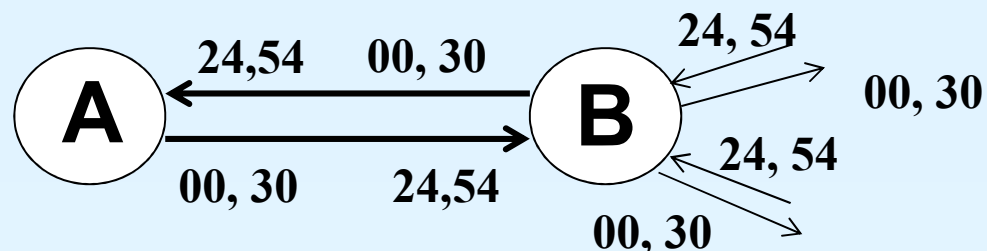
Fahrzeit im integralen Taktfahrplan:

Die mögliche Fahrzeit zwischen zwei Taktknoten entspricht
**einem Vielfachen der Taktdichte
minus einer Umsteigezeit!**

Im 60-Minuten-Takt: 54 Minuten, 114 Minuten... bei 6 Minuten Umsteigezeit



Im 30-Minuten-Takt: **24 Minuten**, 54 Minuten, **84 Minuten**, 114 Minuten...



Die Fahrzeit von 78 Minuten des ICE zwischen Hamm und Hannover passt hervorragend in das Taktschema,
wenn der ICE im 30-Minuten-Takt verkehrt!

Dies ist im Deutschlandtakt vorgesehen, da die ICE bereits heute gut ausgelastet sind und von einer Erhöhung (Verdopplung) der Fahrgastzahl ausgegangen wird.

Vorteile:

- Bessere Einbindung in Taktschemata
- zwei Züge stündlich statt einer
- Kuppeln in Hamm entfällt (und bis zu 7 Minuten Wartezeit)

Durch Ausbauten im Bereich Hamm – Dortmund und Hannover – Berlin wird die Fahrzeit Dortmund – Berlin um ca. 10 Minuten gegenüber der heutigen Fahrzeit verkürzt!

Wegen der Kapazität und der Fahrzeit und ist keine Neubaustrecke notwendig!

Gibt es wenigstens mehr Fahrgäste?

Aussagen im Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt...

- ist die konkrete **Angebotsvision** für den Personen- und Güterverkehr, um die Verfügbarkeit des Systems Schiene zu erhöhen und eine steigende Nachfrage zu berücksichtigen. (Quelle: SMA)

Der Deutschlandtakt beschreibt, wie ein verdoppeltes Schienenverkehrsaufkommen bewältigt werden kann, aber nicht, wie es zu Stande kommt.

- **legt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot fest.**
Eisenbahnverkehrsunternehmen und regionale Aufgabenträger sind für die Umsetzung im Betrieb verantwortlich. (Quelle: SMA)

Da Fernverkehr eigenwirtschaftlich betrieben wird und es keine bundeseigene Bestellerorganisation gibt, hat der Bund keinen Einfluss darauf, welches Zugangebot tatsächlich gefahren wird.

Ein Vergleich

| Strecke | Berlin – Köln | Berlin - München |
|--|---|---|
| Entfernung | 555 km | 620 km |
| Reisedauer | 4.20 Stunden – 17 Züge (optimiert 4.05 h; D-Takt geplant: 3.35 h) | 4 Stunden – Sprinter, 5 Züge 4.30 Stunden – 10 Züge |
| Reisegeschwindigkeit | 128 km/h Zw. Berlin u. Hamm 144 km/h | 137 km/h; 155 km/h (Sprinter) |
| Fahrgäste Bahn | ca. 3 Mio./Jahr (ca. 5 Mio. wäre gleicher Marktanteil wie B – M) | 1,8 Mio./Jahr (2017, 6 Std. Fahrzeit) 4,4 Mio./Jahr (2018) (40% Marktanteil) |
| Passagiere Flugzeug (1.10 h Flugzeit) | 2017: 2,5 Mio. 2019: 2,9 Mio. (+ 16%) | 2017: 1,66 Mio. 2018: 1,99 Mio. 2019: 1,75 Mio. (+6% ggü. 2017) |
| Fahrzeit Auto | 5.45 Stunden | 6 Stunden |

Die durchschnittliche Reisedauer zwischen Berlin und München beträgt $(5 \cdot 4 \text{ Stunden} + 10 \cdot 4,5 \text{ Stunden}) / 15 = 4.20 \text{ Stunden}$
Dies entspricht der Fahrzeit des stündlichen ICE Berlin – Köln.

Liegt der Erfolg wirklich nur an der Fahrzeit oder auch an der positiven Darstellung in den Medien?

Zu denken gibt auch...

Die Baukosten der NBS/ABS Halle/Leipzig – Nürnberg (230 km Neubau, 83 km Ausbau) betrugen **10 Mrd. €**. Für den **Güterverkehr** ist sie **ungeeignet**, da sie bis 2% Steigung aufweist und ein Begegnungsverbot zwischen Güter- und Personenzügen in Tunneln besteht. Prognostiziert waren allerdings 70 Güterzüge pro Tag und Richtung. Nun blieben 20 Personenzüge übrig.

Ein paar globale Daten:

Insgesamt fuhren mit der Eisenbahn 2019 (lt. STATISTA):

- 2,9 Mrd. Fahrgäste insgesamt
- 150 Mio. Fahrgäste im Fernverkehr (5%)

2020 sanken die Fahrgastzahlen im innerdeutschen Flugverkehr um 70%, im Bahn-Fernverkehr um 30% (Sommer) – 70% (Frühjahr/Herbst). Wie werden sich die Erfahrungen mit Videokonferenzen und Homeoffice auf den Fernverkehr auswirken?

**Ist die Neubaustrecke eine effiziente Maßnahme
oder ist das Geld anders besser angelegt?**

Unsere Vorstellung vom Bahnausbau

- Ausbau der Strecke Minden – Wunstorf/Seelze auf 4 Gleise
- Ertüchtigung der „Güterbahn“ Hamm – Minden: 160 km/h und Bahnsteige für Personenzüge an allen Stationen
- Wiederinbetriebnahme des 2. Gleises Löhne – Elze und Elektrifizierung der Strecke
- Ausbau der Strecke Minden – Nienburg für 120 km/h, 2 Gleise

- Minden kann ICE-Systemhalt werden
- Alle Bahnsteige zwischen Hamm und Bielefeld können weiterhin genutzt werden (bei 300 km/h keine Bahnsteige möglich)
- Mehr Trassen für Güterzüge; Schnellzüge Minden – Hannover nutzen neue Strecke, Regional- und Güterzüge die Bestandsstrecke
- Schnellzüge Bielefeld – Minden – Hamburg möglich
- Neue Haltepunkte möglich, z.B. in Eisbergen oder Windheim
- Halbstundentakt Löhne – Hameln möglich
- ca. 2 Mrd. € gespart für weitere Bahn-Ausbaumaßnahmen

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

