



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Herrn
Peter Jenkewitz
Zur Obersburg 8
31749 Auetal

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift
11030 Berlin

Tel. +49 (0)30 18-300-4319
Fax +49 (0)30 18-300- 4098

Ref-E23@bmdv.bund.de
www.bmdv.bund.de

Betreff: Planungsprozess ABS/NBS Hannover – Bielefeld

Bezug: Ihr Schreiben vom 17. Juli 2023
Aktenzeichen: E23/519.4/165 Han-Bil
Datum: Berlin, 3. August 2023
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Jenkewitz,

Bundesminister Dr. Volker Wissing MdB und Parlamentarischer Staatssekretär Michael Theurer MdB danken Ihnen für Ihre Schreiben vom 17. Juli 2023, in welchen Sie sich zum Bedarfspanvorhaben ABS/NBS Hannover – Bielefeld äußern. Sie haben mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Mit der Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr und der Erhöhung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs verfolgt die Bundesregierung gemeinsam ambitionierte Ziele für den Verkehrsträger Schiene. Diese lassen sich nur mit einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Schiene durch schnellere, besser aufeinander abgestimmte und damit marktgerechte Angebote einschließlich höheren Kapazitäten erreichen. Zentrale Maßnahme hierfür ist der Deutschlandtakt. Er verbindet die Städte und Regionen durch regelmäßige Personenfernverkehrszüge – alle 30 Minuten verlässlich zur selben Zeit. Der Regionalverkehr sichert mit einer Ausrichtung auf diese Taktung in den Knotenbahnhöfen auch die flächendeckende Mobilität in ländlichen Regionen.

Der Ausbau der Strecke Hannover – Bielefeld mit kürzeren Fahrzeiten und höheren Kapazitäten ist ein wichtiger Baustein für den Deutschlandtakt als Gesamtverkehrskonzept (Nah-, Fern- und Güterverkehr) und damit ein zentraler Bestandteil zur Realisierung der angestrebten Attraktivitätssteigerung. Denn diese Fahrzeitverkürzung ist die Voraussetzung für die optimale Verbindung der beiden Taktknoten Hamm und Hannover. Diese wiederum bieten weitreichende Verknüpfungen in die jeweiligen Regionen sowie jenseits der Ost-West-Achse in weite Teile Deutschlands (z.B. Bremen, Hamburg, Leipzig, München). Damit wird





Seite 2 von 3

eine signifikante Reiseverbesserung im gesamten Netz erreicht, die deutlich über die Fahrzeitverkürzungen zwischen Hannover und Bielefeld hinausgeht.

Zeitnahe qualitative Verbesserungen für Fahrgäste und Güterverkehrskunden entlang der Bestandsstrecke sind davon unabhängig durch die von der Deutschen Bahn AG und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geplante Generalsanierung zu erwarten. Dies ersetzt aber nicht den notwendigen Aus- und Neubau der Strecke.

Im laufenden Planungsprozess für die ABS/NBS Hannover – Bielefeld ist es unter Berücksichtigung der geltenden Rahmenbedingungen und Prämissen Aufgabe der Vorhabenträgerin DB Netz AG, alle mit Blick auf die verkehrlichen Ziele ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen hinsichtlich ihrer raumordnerischen Vorzugswürdigkeit sowie ihrer Eignung und möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt zu prüfen. Im Rahmen der Planung wird variantenoffen geprüft, welche Lösung die verkehrlichen Anforderungen und insbesondere auch die Fahrzeitvorgaben aus dem Deutschlandtakt wirtschaftlich sowie umwelt- und raumverträglich erfüllt.

Diese Prüfung dauert an, die Ergebnisse gilt es abzuwarten. Ergebnisoffenheit bedeutet in diesem Zusammenhang (technische) Variantenoffenheit bei gleichzeitiger Beachtung verkehrlicher und wirtschaftlicher Zielerreichung sowie der relevanten Schutzgüter. Varianten, welche im Ergebnis der entsprechenden Prüfung die relevanten Ziele nicht erreichen, können von der Vorhabenträgerin dann aus Gründen der wirtschaftlichen Verwendung von Bundeshaushaltsmitteln nicht vertieft geplant werden.

Dies gilt auch für den von Vielen in der Region geforderten vollständigen Bestandsausbau. Die Vorhabenträgerin hat dessen verkehrliche Potenziale fachlich ergebnisoffen untersucht. Die Auswirkungen auf Schutzgüter sind für bestandsparallele Neubauten in der Regel höher als bei trassenfernen Neubauten, da insbesondere siedlungsbedingt die Zahl der Betroffenen höher ausfällt. Aufgrund der zur Anbindung von Orten teilweise sehr kurvenreichen Trassierung ist die Länge der Bestandsstrecke Hannover – Bielefeld gegenüber einer Neutrassierung deutlich größer, was schon allein deshalb zu einem höheren Flächenverbrauch führt, den infrastrukturell bedingten CO₂-Ausstoß und die Baukosten steigert sowie für das Erreichen eines Fahrzeitziels eine größere Geschwindigkeit erfordert.

Die Vorhabenträgerin beschäftigt sich im Rahmen der laufenden Planung intensiv mit der Frage, in welchen Bereichen die neuen Gleise in





Seite 3 von 3

Bündelung mit der Bestandsstrecke verlaufen können. Dies wird jedoch aus den o.g. Gründen nicht überall möglich sein. Daher ist es aus Sicht des BMDV außerordentlich bedauerlich, dass sich einige regionale Vertreter bereits vor dem Planungs- und Beteiligungsverfahren auf den reinen Bestandsausbau als einzige Vorzugslösung festgelegt haben. Es sollten zunächst die aus einer faktenbasierten Abwägung der Schutzgüter entwickelten Trassenvorschläge abgewartet und dann intensiv mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort diskutiert werden.

Nicht zuletzt ist es auch dem Bund ein besonderes Anliegen, dass im Rahmen der Vorhabenplanung regionale Angebotspotenziale in den Fokus genommen werden. So zeigt beispielsweise die kürzlich in Betrieb genommene Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm mit dem neuen Halt Merklingen die enormen Chancen, die sich für die Regionen durch eine neue Strecke ergeben können. Auch im Fall der Strecke Hannover – Bielefeld bestehen solche großen Potenziale für eine verkehrliche Aufwertung zum Nutzen der Region.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Konstantin Janssen