



26.07.2026

Hochgeschwindigkeitstrasse Hannover – Bielefeld Muss das sein?

Ausgangslage

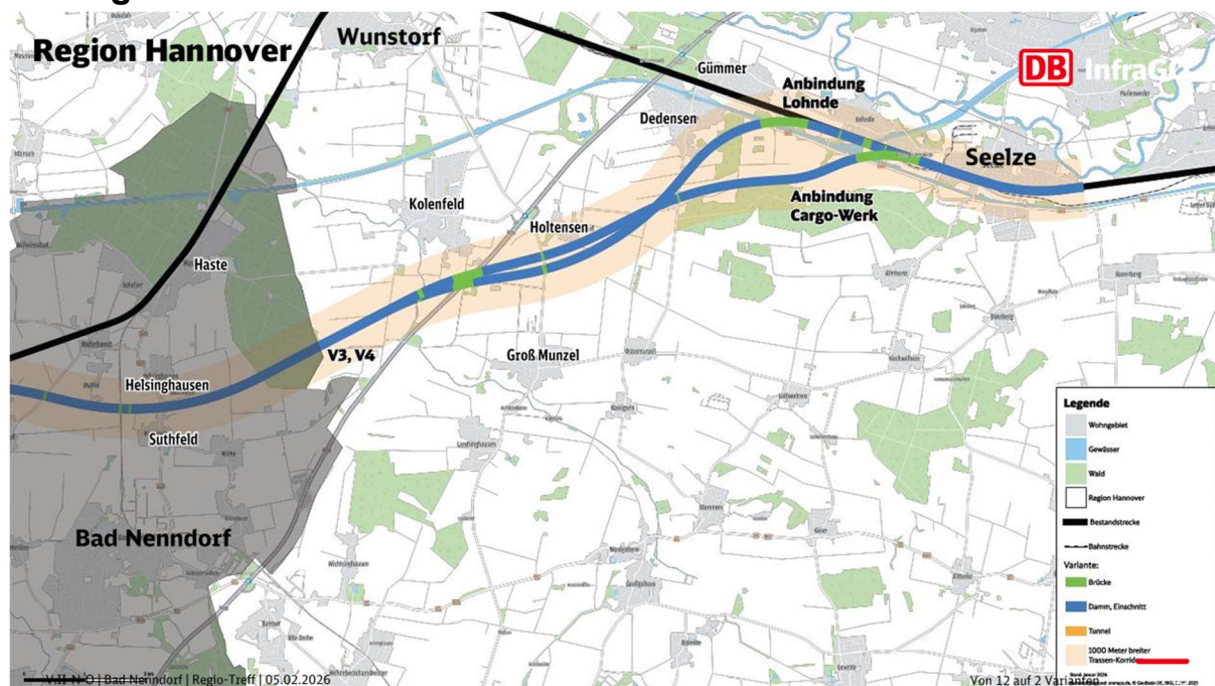
Die Bahn plant, den 2gleisigen Engpass zwischen Wunstorf und Minden zu beseitigen. Gleichzeitig soll die Strecke zwischen Bielefeld und Hannover von 48 Minuten um 17 Minuten auf 31 Minuten verkürzt werden. Diese Vorgabe erfordert auf großen Teilen der Strecke eine Geschwindigkeit von 300 km/h – also eine Hochgeschwindigkeitstrasse.

Außerdem möchte die Bahn die Fahrzeit von Köln nach Berlin auf 4 Stunden verkürzen. Dahinter steht die Hoffnung, mit einer kürzeren Fahrzeit Autofahrer und Flugpassagiere auf die Bahn zu holen.

Die Strecke soll auch von Güterzügen befahrbar werden, daher müssen Einschränkungen bei der Trassierung für Steigungen und Kurvenradien berücksichtigt werden.

Mit der Fahrzeitverkürzung sollen die Kriterien für den Deutschlandtakt erfüllt werden.

Vorzugsvariante der Bahn



Deutschlandtakt

Die Vision der Bahn (DB-Homepage, Deutschlandtakt Vision, Status 2025) sagt: „...“

1. bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste wie heute sicher und umweltfreundlich an ihr Ziel bringen.



2. den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent steigern.

Weichensteller für diese Vision ist der Deutschlandtakt.“

Die Idee eines Deutschlandtaktes wird durch einen Integralen Taktfahrplan beschrieben, zurzeit gilt der 3. Zielfahrplan. Mit dem DLT sollen die wichtigsten Fernzugverbindungen im halbstunden Takt fahren und zeitgleich an den großen Fernbahnhöfen ankommen, immer um 00 und 30. Der ÖPNV soll darauf abgestimmt kurz vorher ankommen bzw. kurz danach wieder abfahren, so dass kurze Umsteigezeiten realisiert werden können. Auch der Güterverkehr soll feste Fahrzeiten erhalten.

Kritische Reflexion des Projektes Hannover - Bielefeld

Realisierung Deutschlandtakt

Der Plan des Deutschlandtaktes, alle Züge an den großen Bahnhöfen zu den Minuten 00 und 30 ankommen zu lassen, kann in Hannover nicht realisiert werden, weil es - selbst mit der geplanten Erweiterung – zu wenig Bahnsteige gibt, um alle Fernverbindungen gleichzeitig einfahren zu lassen. Daher gibt es in Hannover eine Abweichung von der Zielsetzung des Deutschlandtaktes: In Hannover fahren dann alle 15 Minuten Fernzüge in verschiedene Richtungen. Die Ost/West und Nord/Süd Verbindungen werden getrennt (die Bahn spricht von einer sogenannten Windmühle). Nord/Süd Verbindungen fahren um 00 und 30 ein, Ost/West um 15 und 45. Damit können die geplanten Umsteigezeiten von 6 bzw. 8 Minuten nicht mehr realisiert werden.

Was im Übrigen für den Bahnhof Hannover kaum erreichbar ist und damit auch nicht als barrierefrei gelten darf.

Hier muss darauf hingewiesen werden, dass der **Deutschlandtakt** weiterhin bestehen bleibt, auch wenn die Fahrzeit zwischen H und BI nicht auf 31 Minuten reduziert werden kann. Lediglich der Zielfahrplan muss neu gerechnet werden. Herr Schröder, der Spezialist von der Schweizer Firma SMA, die diese Fahrpläne berechnen, hat anlässlich der Veranstaltung in Loccum ‚Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse‘ am 12./13.9.2024 bestätigt, dass ein Fahrplan im Rahmen des Deutschlandtaktes auch ohne die 17 Minuten Verkürzung erstellt werden kann.

Mit der Einführung, Fernverbindungen alle halbe Stunde fahren zu lassen werden Wartezeiten an Bahnhöfen reduziert und Gesamtreisezeiten deutlich verkürzt und das ganz ohne Hochgeschwindigkeit.

Auch das Ziel, die Fahrzeit von Köln nach Berlin auf 4 Stunden zu verkürzen, bleibt realistisch. Seit einigen Jahren gibt es eine Zugverbindung zw. Köln und Berlin in 4h. Der Sprinter fährt – zumindest, wenn es keine Baustellen auf der Strecke gibt - 3 mal täglich: morgens, mittags und abends.

Somit wird auch das Argument hinfällig, dass mit einer kürzeren Fahrzeit auf dieser Strecke Autofahrer und Flugpassagiere auf die Bahn umsteigen. Sie hätten es bereits seit 2024 tun können. Interessanterweise wird diese Verbindung zurzeit nicht angeboten.

Unpünktlich und unzuverlässig



Der Engpass auf der bestehenden Strecke zwischen Wunstorf und Minden muss beseitigt werden.

Heute teilen sich auf der Strecke zwischen Wunstorf und Minden Fern-, Regional- und Güterzüge die beiden Gleise, was häufig zu Verspätungen führt. Mit zusätzlichen Kapazitäten könnte der Verkehr entzerrt und damit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit deutlich verbessert werden, so argumentiert auch die Bahn.

Gerade Pendler leiden heute unter der Unzuverlässigkeit und mangelnden Kapazität und entscheiden sich oft für die Straße. Hier liegt das weitaus größere Potential für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Schon heute nutzen 95% der Reisenden den ÖPNV und nur 5% den Fernverkehr.

Zu spät für die Verkehrswende

Die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene kann heute einen hohen Beitrag zur Klimawende beisteuern. Um diese Verkehrswende zu unterstützen, sollen künftig deutlich mehr Menschen die Bahn nutzen und mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Das ist allerdings mit der heutigen Infrastruktur kaum möglich, da sie bereits an ihre Belastungsgrenze stößt. Das gilt insbesondere auch für Wunstorf – Minden. Eine leistungsfähigere Strecke ermöglicht mehr Züge, dichtere Takte und schnellere Verbindungen. Der Vorschlag der Bahn jedoch, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zu bauen ist weder kurz- noch mittelfristig zu realisieren. Deutschland will aber bis 2045 klimaneutral werden und braucht dafür die Verkehrswende. Da die Fertigstellung einer solchen Trasse aber nicht vor 2060 erreicht werden kann, leistet sie auch keinen positiven Beitrag.

Klimaschädlich

Wenn eine Neubaustrecke aber erst um 2060 fertig wird, verschiebt sich der Nutzen weit in die Zukunft. Die verkehrs- und klimapolitischen Ziele (mehr Bahnverkehr, weniger Emissionen) sind aber vor allem für die nächsten 10–20 Jahre entscheidend. Ein Projekt mit so langer Realisierungszeit kann kurzfristig nicht zur Emissionsreduktion beitragen. Ganz im Gegenteil, der Neubau verursacht ca. 1,3 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen – vor allem durch Beton, Stahl, Erdarbeiten und Tunnelbau. Diese sogenannten „grauen Emissionen“ fallen sofort an (beim Ausbau der Bestandsstrecke fallen lediglich 0,3 Mio. Tonnen CO₂ an). Die Klimabilanz ist also anfangs deutlich negativ und kippt erst nach vielen Jahren ins Positive – wenn überhaupt. Denn gehen wir davon aus, dass in 20–30 Jahren die deutliche Mehrzahl von Fahrzeugen auf der Straße mit regenerativen Energien unterwegs sein werden, verpufft der Klimateffekt gänzlich.

Zu teuer als Hochgeschwindigkeitsstrecke

2016 sollte diese Projekt 5,7 Mrd.€ kosten. Eine Neuberechnung in 2019 hat einen Betrag von 8,4 Mrd.€ ergeben. Unter Berücksichtigung der Kostensteigerungen seit Corana (~ 30%) ergäben sich heute 11 Mrd.€. Wendet man jetzt auch den Kostenfaktor der Bahn für ‚Unvorhergesehenes‘ wie für das Projekt Hamburg – Hannover von 1,6 an, würden finale Kosten bei 17 Mrd.€ für 17 Minuten Einsparung liegen.



Mit der ersten Schätzung von 5,7 Mrd. € ergab sich ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,0. Das war damals schon grenzwertig. Bei den überproportional gestiegenen Kosten erscheint ein Wert heute über 1,0 kaum erreichbar.

Zusammenfassende Einschätzung

Eine Hochgeschwindigkeitstrasse kommt zu spät, ist zu teuer und klimaschädlich, zudem verursacht sie massive Eingriffe in Natur, Landwirtschaft, Ortsentwicklung und Lebensqualität.

Wenn die Fahrzeitverkürzung von 17 Minuten nicht mehr besteht, muss aber trotzdem eine wirtschaftlichere, schnellere und weniger invasive Lösung gefunden werden, die den ÖPNV, den Fernverkehr, der im halbstunden Takt fahren soll, und den Güterverkehr reibungslos und verlässlich über die Trasse führen kann. Das geht nur über eine Erhöhung der Kapazität.