



26.06.2026

Kapazitätserweiterung Wunstorf – Minden

Engpässe jetzt beseitigen, vorhandene Mittel effizient einsetzen und die Verkehrswende früher wirksam machen.

Generalsanierung

Umfang der Generalsanierung

Eine Lösung muss wirtschaftlich machbar und schnell umsetzbar sein. Denn wenn die Kapazitätserweiterung erst ab 2060 oder sogar noch später zur Verfügung steht, hilft das mittelfristig weder dem ÖPNV noch dem Güterverkehr und der Status quo zwischen Wunstorf und Minden würde für die nächsten 35 Jahre mit den bekannten Problemen und Verspätungen eingefroren.

Außerdem kann nur eine schnelle Kapazitätserweiterung zwischen Wunstorf/Seelze und Minden einen positiven Beitrag zur Verkehrs- und Klimawende leisten.

Die Bahn plant z.Zt. eine Generalsanierung der Strecke im Zeitraum zwischen 2034 und 2036 und wird diese Strecke für mindestens 6 Monate sperren. Es wird alles weggenommen und modernisiert: Schienen, Weichen, Gleisbett, Signale und Oberleitungen und auch Stellwerke sollen erneuert werden.

Damit ergibt sich eine Option für eine gleichzeitige Kapazitätserweiterung. Aber nach Aussagen der Bahn (Projektleiter Hannover- Bielefeld) wird diese Sanierung die Kapazität um maximal 2% erhöhen und soll ohne die vollumfängliche Digitalisierung erfolgen. Damit würden lediglich die Ausfälle durch veraltete Infrastruktur beseitigt, das Grundproblem des Engpasses bliebe weiter bestehen.

Umfang der Generalsanierung muss erweitert werden

Die Generalsanierung muss mit einem erweiterten Umfang durchgeführt werden:

1. Überholstrecken und Überleitstellen müssen reaktiviert, ergänzt und in die Strecke integriert werden
2. Die gesamte Strecke wird mit einer vollumfänglichen Digitalisierung ausgerüstet.

Überholstrecken und Überleitstellen

Die hohen Geschwindigkeitsunterschiede führen oft zu Verzögerungen, weil langsam fahrende Züge von schnelleren nicht überall überholt werden können. Wenn also weiterhin nur 2 Gleise zur Verfügung stehen, müssen für Züge mehr und längere Überholmöglichkeiten entstehen.

Dazu gibt es 2 Optionen: Überholstrecken und Überleitstellen.

Überleitstelle sind spezielle Betriebsstellen auf einer Bahnstrecke, an der Züge von einem Gleis auf ein anderes wechseln können, auch auf das Gegengleis. Sie bestehen aus ‚schnellen Weichen‘, die mit höheren Geschwindigkeiten überfahren werden können, und zusätzlichen Signalen zur Absicherung der Fahrten. Die Anzahl der Züge und Verteilung zeigen durchaus Möglichkeiten, um diese Option auch heute schon nutzen zu können.

In dem als überlastet erklärten Schienenweg existieren heute schon 7 Überholungsmöglichkeiten zwischen Wunstorf und Minden:



Haste, Rehren, Lindhorst, Stadthagen, Kirchhorsten, Bückeburg und Minden Gbf., wie es in der Ausarbeitung der DB Netz AG von 2020 heißt und zudem werden weitere Maßnahmen genannt, wie die Kapazität der Strecke erhöht werden kann (s. dazu Anlage 2). Alle genannten Maßnahmen können in einem Zeithorizont von 5 Jahren umgesetzt werden, so die DB Netz AG damals.

Digitalisierung

Wenn schon Milliarden Euro für eine Sanierung ausgegeben werden, dann muss die zukunftsweisende Technologie der Digitalisierung Teil der Investition sein.

Selbst die Bahn sagt dazu ([Konzept zum Deutschlandtakt](#)):

„Und auch die digitale Infrastruktur des Bahnnetzes wird zum Vorteil des Deutschlandtakts weiter ausgebaut, um den vermehrten Schienenverkehr effizient zu steuern. Zum Beispiel durch neue Stellwerktechnik (digitale Stellwerke, DSTW) oder die Etablierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Train Control System, ETCS) für eine erhöhte Streckengeschwindigkeit, Streckenauslastung und Streckensicherheit.“

Die Einführung der Digitalisierung, d.h. unter anderem ETCS Level 3 und digitale Stellwerke (DSTW) löst die heute bestehende Blockregelung (konventionelle Leit- und Sicherheitstechnik) ab und Züge können in einem deutlich kürzeren Abstand hintereinanderfahren. 2021 hat der damalige CEO der Bahn Herr Lutz in einer Pressemitteilung von einer bis zu 30%igen Kapazitätserhöhung auf bestehenden Strecken gesprochen (Weltpremiere: Bahn startet automatisierte S-Bahn, dpa, 11.10.2012). Diese Zahl mag etwas hoch gegriffen sein, aber 20% zusätzliche Kapazität sind wohl realistisch.

Außerdem ermöglicht die Digitalisierung die direkte Steuerung der Züge. Damit kann die Geschwindigkeit von Zügen angepasst werden, um Konflikte auf bestehenden Strecken zu vermeiden, was gerade im Falle eines nicht kompletten 4gleisigen Ausbaus in Wunstorf entscheidend ist.

Auch wenn die vollumfängliche Digitalisierung noch nicht vollständig zur Anwendung kommt, müssen vorbereitende Arbeiten wie z.B. Kabeltiefbau und Glasfaserverkabelung vorgesehen werden, um die spätere ETCS-Integration zu ermöglichen. Durch die Bündelung aufwendiger Maßnahmen kann der zusätzliche Sperrbedarf für die ETCS-Nachrüstung geringgehalten werden.

Allerdings bringt die Digitalisierung alleine auf der Strecke Wunstorf – Minden nicht den erhofften Erfolg, da auf dem 2gleisigen Engpass Züge mit hohen Geschwindigkeitsunterschieden fahren. Daher muss die Kapazität erhöht werden.

Stand Auslastung und Zugzahlen zur Abschätzung der notwendigen Kapazität

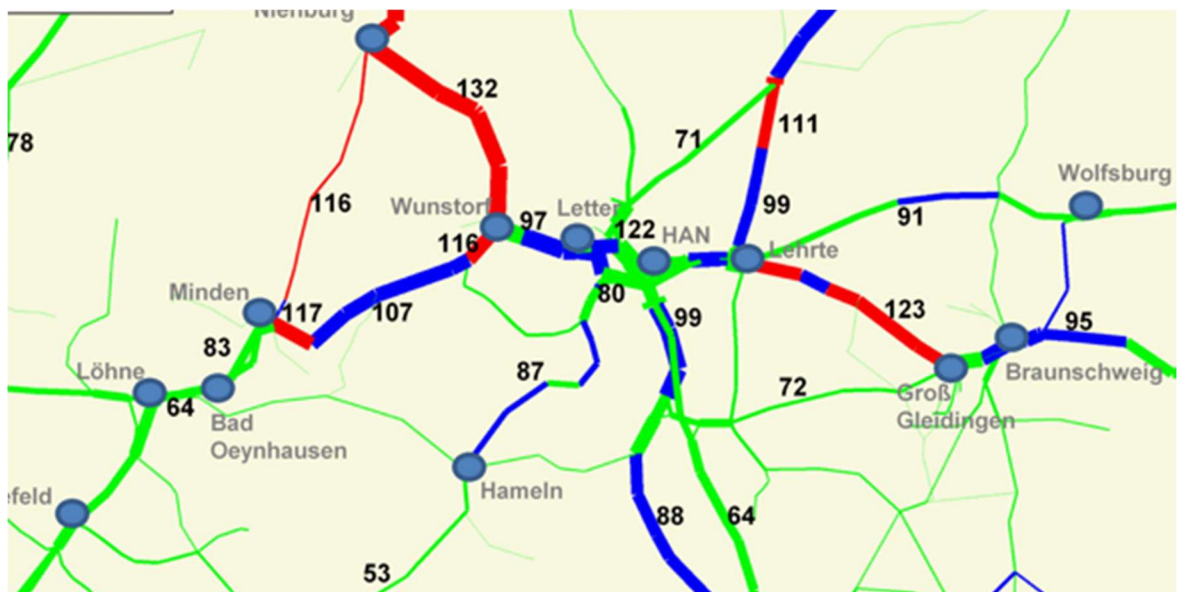
Laut Aussage des Projektleiters liegt die Auslastung der Strecke heute bei 140%. Konkrete Zugzahlen nennt die DB nicht und verweist dabei auf das Betriebsgeheimnis.

Auslastung aus Projektbeschreibung



In der Projektbeschreibung der Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2030 finden sich für die Strecke Wunstorf-Minden 2 völlig unterschiedliche Vorhersagen für das Jahr 2030 (Bezugsfall in der Nomenklatur der Bahn)

- Projekt 2-016-V01PRINS von 2016 Hannover – Bielefeld (Zeiteinsparungsvorgabe 8 min) gibt für den Bezugsfall 2030 folgende Auslastung an:
 Lediglich zwischen Wunstorf und Haste sowie zwischen Bückeburg und Minden liegen die Auslastungen über 110% (Überlastung). Die 107% dazwischen betrachtet die Bahn als Vollauslastung.



Legende:

BVWP 2030 – Bezugsfall 2030	
Auslastung im Bezugsfall	
Streckenauslastung in %	
■	< 85% (Kapazitätsreserven)
■	85% – 110% (Vollauslastung)
■	> 110% (Überlastung)
Alle Züge gesamt pro Tag	
■	Züge / Tag (SPFV+SPNV+SGV)

- Projekt 2-016-V02PRINS von 2018 Berlin – Hannover – Bielefeld (Zeiteinsparungsvorgabe 25 min) gibt für den Bezugsfall 2030 folgende Auslastung an:



Erstaunlicherweise soll nun die gesamte Strecke bei 124% liegen und würde damit als überlastet gelten. Die Begründung für diesen enorme Anstieg ist nicht nachvollziehbar, zumal die angrenzenden Strecken keine Zuwächse zeigen. Wunstorf-Hannover, Wunstorf-Nienburg und Minden-Löhne sind unverändert gegenüber 2016, d.h. **der enorme Zuwachs zwischen Wunstorf-Minden ist weder begründet noch erklärbar.**

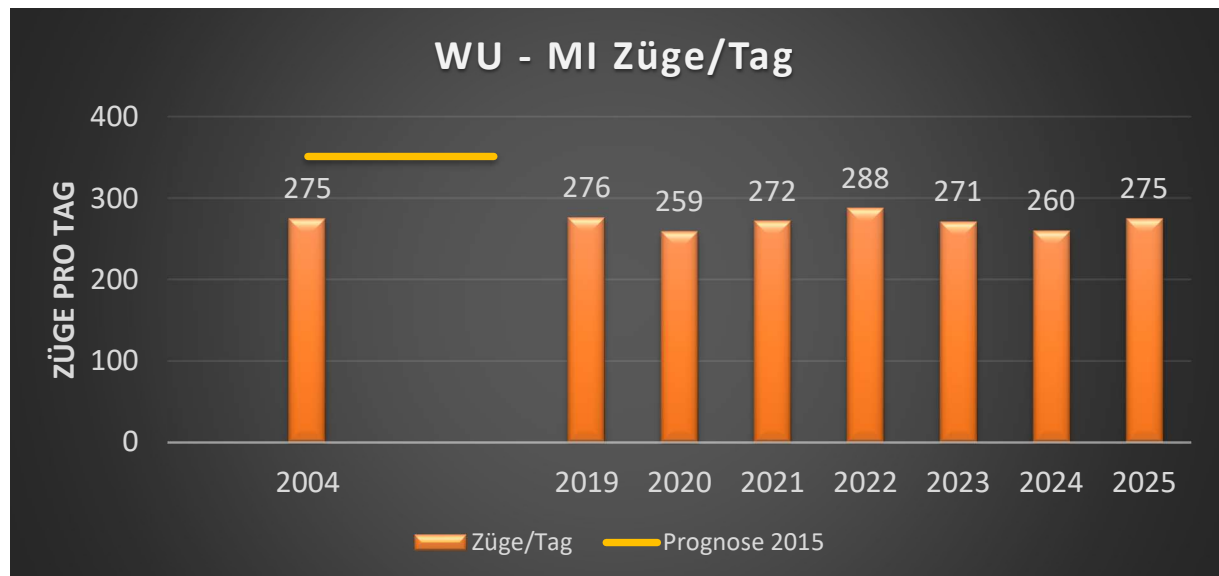
Gar nicht nachvollziehbar ist die Aussage des Projektleiters, dass die Strecke zurzeit mit 140% ausgelastet ist.

Verifizierung der Zugzahlen und deren Zunahme auf der Strecke 1700 (Wunstorf – Minden)

Da die Bahn – wie sie sagt aus Gründen des Betriebsgeheimnisses – keine Zugzahlen veröffentlicht, können wir alternativ auf zugängliche Daten des Eisenbahnbundesamtes zurückgreifen. Für die Strecke Wunstorf – Minden (Strecke 1700) gibt es einen Messpunkt in Stadthagen. Diese Daten stehen zug-, minuten- und gleisgenau seit 2019 zur Verfügung.

Zum Vergleich und um den historischen Trend zu sehen, haben wir in der Grafik die Daten von 2004 ergänzt. Damals gab es ein ähnliches Vorhaben der Bahn, mit dem Ziel, die Fahrzeit zwischen Hannover und Bielefeld um 6 Minuten zu verkürzen. Aus dieser Zeit gibt es eine Beschlussvorlage der Detmolder Bezirksregierung (Drucksache RR-40/2004, März 2004), die folgende Daten von der Bahn enthält:

1. Zugzahlen 2004: durchschnittlich 275 Züge pro Tag
2. Prognose aus 2004 für 2015: 512 Züge/pro Tag, mit dem Hinweis, „...352 Züge pro Tag können vom derzeitigen Streckenbestand nicht aufgenommen und abgewickelt werden.“ (Seite 7)



Die maximale Anzahl an Zügen betrug bisher 440 Zügen und war am Freitag, 25.4.2025.

In der Grafik sind die durchschnittlichen Zugzahlen pro Tag dargestellt. Interessanterweise zeigt sich kein Trend. Die Zugzahlen zeigen keine Steigerung in den letzten 20 Jahren. Daher erscheint uns die Auslastung aus dem Jahre 2016 glaubhafter als die plötzlich hohe Auslastung, die in 2018 für 2030 angenommen wurde.

Zeitliche Auslastung der Strecke 1700

Die zug- und zeitgenaue Erfassung in Stadthagen zeigt, dass (s. Anlage 1)

1. Nachts Güterzüge im Abstand von 3 bis 5 Minuten fahren können, es aber noch einige freie Slots auf der Strecke gibt
2. Auch tagsüber existieren Lücken bis zu 20 Minuten, in denen die Strecke nicht genutzt wird.

Entwicklung des Güterschienenverkehrs seit 2019

Jahr	Güterverkehr gesamt (Mrd. tkm)	Straßengüter- verkehr (Mrd. tkm)	Schienengüter- verkehr (Mrd. tkm)	Anteil Straße	Anteil Schiene
2017	698	499	129	72%	18%
2018	689	497	127	72%	18%
2019	693	498	131	72%	19%
2020	664	466	124	70%	19%
2021	690	484	141	70%	20%
2022	703	497	144	71%	21%
2023	661	458	134	69%	20%
2024	658	456	133	69%	20%



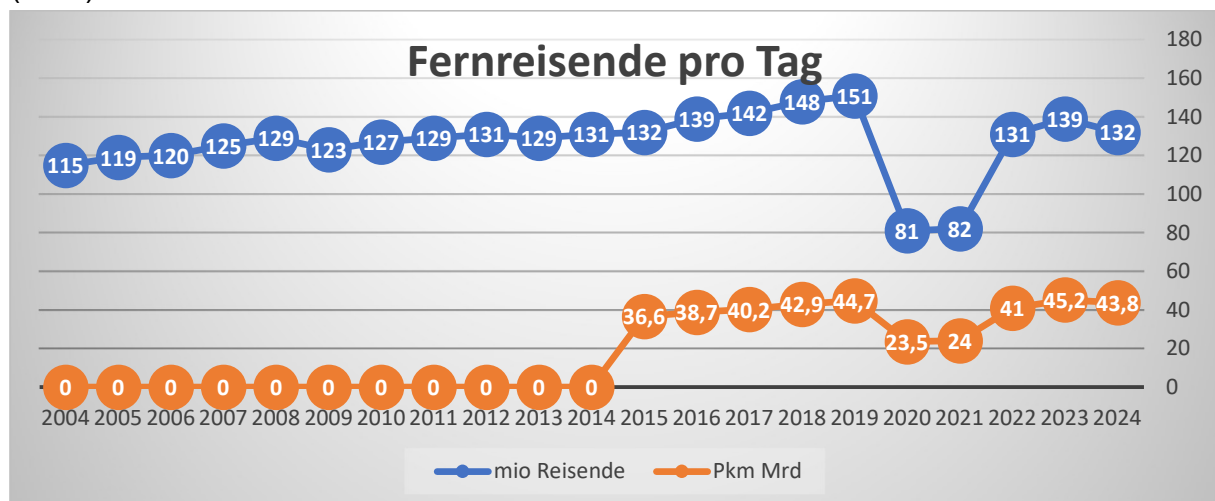
Der Schienengüterverkehr (Milliardentonnen-Kilometer) ist in den letzten 7 Jahren nur um 3,3% gewachsen, konnte aber den Anteil am Gesamtgüterverkehr um 2% auf 20% erhöhen.

Seit 2022 ist die Verkehrsleistung aufgrund der schwachen Industriekonjunktur und infrastruktureller Einschränkungen wieder zurückgegangen. Unter Berücksichtigung der heutigen ungünstigen wirtschaftlichen Lage ist nicht anzunehmen, dass hier ein wesentlicher Anstieg zu erwarten ist.

Auch mit diesen Zahlen lässt sich der enorme Anstieg bis 2030 auf der Strecke Wunstorf - Minden nicht begründen.

Entwicklung des Fernreiseverkehrs

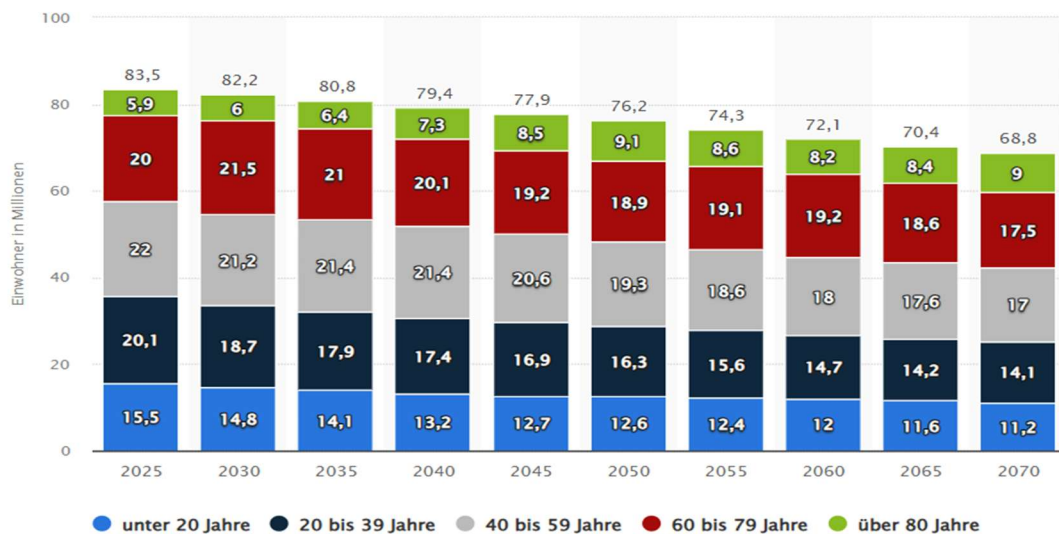
Eine weitere Statistik zeigt die Fernreisenden pro Jahr (Basis sind die Geschäftsberichte der Bahn). Die aktuellen Zahlen sind weit von dem Vorcoronaniveau entfernt und liegen heute auf dem Level von 2015. Allerdings legen die Fahrgäste längere Strecken zurück, was an dem Anstieg der Personenkilometer (Pkm) zu erkennen ist.



Bevölkerungsentwicklung

Der vorliegenden Prognose (Statista 2026) liegt die Annahme einer moderaten Entwicklung der Geburtenhäufigkeit und der Lebenserwartung bei einem niedrigem Wanderungssaldo zugrunde.

Bis zu einer vermeintlichen ICE Neubautrasse (2055/2060) ist unsere Bevölkerung um insgesamt 14% geschrumpft, im Pendler Alter sogar um 22%.



Resümee

Die in den Dokumenten der Bahn genannten Auslastungen für das Projekt Hannover – Bielefeld müssen korrigiert und überarbeitet werden. Die aktuellen Zahlen und die Annahmen müssen transparent dargelegt werden. Die historische Entwicklung, die keine Anstiege verzeichnet und die rückläufigen Bevölkerungszahlen müssen ebenso berücksichtigt werden wie die stagnierende oder sogar zurückgehende Wirtschaftsentwicklung. Auch die deutlich stärkere Nutzung von Videokonferenzen muss einfließen.

Im Einzelnen lassen sich folgende Aussagen zusammenfassen:

- Die aktuellen Zahlen belegen nicht die angeblich hohe Auslastung der Strecke in 2030
- Die durchschnittliche Belastung der Strecke hat sich seit 20 Jahren nicht verändert und liegt heute mit 275 Zügen/Tag auf dem gleichen Niveau wie 2004
- An einigen Tagen – meist freitags – fahren deutlich mehr Züge als im Durchschnitt. Das bisherige Maximum waren 440 Züge in 2025. Somit müssen von Samstag bis Donnerstag freie Kapazitäten vorhanden sein
- Die Strecke weist heute tagsüber Lücken bis zu 20 min auf, die noch genutzt werden können. Somit kann es keine generelle Überlastung der Strecke sein.
- „Überholungsmöglichkeiten im Bereich des als überlastet erklärten Schienenweges existieren in Haste, Rehren, Lindhorst, Stadthagen, Kirchhorsten, Bückeburg und Minden Gbf.“, so die DB Netz AG in 2020
- In der gleichen Ausarbeitung der DB Netz AG von 2020 werden weitere Maßnahmen zur Optimierung der Strecke und zur Erweiterung von Überholstrecken vorgeschlagen, die in einem 5 Jahreshorizont umgesetzt werden können
- Fernverkehr steigt nicht wie angenommen
- Güterverkehr steigt nicht wie angenommen



- Bis 2070 werden wir einen deutlichen Bevölkerungsrückgang verzeichnen

Wenn also die vorliegenden Annahmen für 2030 deutlich zu hoch ausfallen, muss die Notwendigkeit eines durchgängigen 4gleisigen Ausbaus in Frage gestellt werden.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Daten scheint ein **dreigleisiger Ausbau für die Beseitigung des Engpasses ausreichend**. Ähnliche Lösungen gibt es z.B. auf der Strecke zwischen Bremen und Hamburg, wo der Verkehr über eine ‚flexible Betriebsführung‘ gesteuert wird.

Mit einem solchen dreigleisigen Ausbau werden gegenseitige Blockierungen von Zügen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten vermieden und damit kann auch der positive Effekt der Digitalisierung kapazitätserweiternd umgesetzt werden.

Über konkrete Möglichkeiten werden wir später berichten