



ICE Hochgeschwindigkeits- strecken und Klimawandel

Anspruch und Wirklichkeit

**Wie klimafreundlich
ist die geplante
ICE Ausbau-/Neubaustrecke
Hannover - Bielefeld?**

Tagung der Arbeitsgemeinschaft
der Naturschutzverbände
Ostwestfalen-Lippe und Niedersachsen
5. November 2022 · Minden

**TAGUNGSBAND
ZUR FACHTAGUNG**

Impressum:

Herausgeber:

Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände

Ostwestfalen-Lippe und Niedersachsen

V.i.S.d.P.: Jürgen Birtsch, August-Bebel-Str. 16-18, 33602 Bielefeld

Text | Fotos:

Johannes Pietsch

Gestaltung:

Residenz Druck Bückeburg

Januar 2023

Tagungsband zur Fachtagung

**„ICE Hochgeschwindigkeitsstrecken und Klimawandel -
Anspruch und Wirklichkeit.**

**Wie klimafreundlich ist die geplante
ICE Ausbau-/Neubaustrecke Hannover-Bielefeld?“**

05.11.2022

Preußenmuseum Minden

Veranstalter:

Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände
Ostwestfalen-Lippe und Niedersachsen

Programm

- 1. Eröffnung**
Moderator Michael Blaschke
- 2. Grußworte**
Udo Schiefner, Vorsitzender Bundesverkehrsausschuss
Heide Naderer, Landesvorsitzende NABU NRW
Marja-Liisa Völlers MdB (SPD)

Vorträge:
3. Jürgen Birtsch, Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände
4. Professor Dr. Wolfgang Hesse, LMU München
5. Stephan Schröder, Ingenieurbüro Bahnzentrum
6. Hendrik Auhagen, Initiative Klimabahn
7. Thorsten Koska, Wuppertal Institut
- 8. Podiumsdiskussion**
Claudia Grimm, Initiative Pro Ausbau
Holger Sticht, Landesvorsitzender BUND NRW
Holger Buschmann, Landesvorsitzender NABU Niedersachsen
Stefan Schwartze MdB (SPD)
Robin Wagener MdB (Bündnis90 / Grüne)
Dr. Oliver Vogt MdB (CDU)
- 9. Schlusswort**
Karsten Otte, Sprecher Bezirkskonferenz Naturschutz



Vor dem Hintergrund des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld und des im Frühjahr 2021 gestarteten Bürgerdialogs zu diesem Verkehrsinfrastrukturprojekt veranstaltete die Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände Ostwestfalen-Lippe und Niedersachsen am 5. November 2022 eine Fachtagung zum Thema „ICE Hochgeschwindigkeitsstrecken und Klimawandel - Anspruch und Wirklichkeit. Wie klimafreundlich ist die geplante ICE Ausbau-/Neubaustrecke Hannover- Bielefeld?“ im Preußenmuseum Minden. Organisiert wurde die Veranstaltung von den Landesverbänden Niedersachsen und NRW des NABU und des BUND, der Landesgemeinschaft Naturschutz und vom Lippischen Heimatbund. Maßgeblichen Anteil an Vorbereitung, Organisation und Durchführung der Fachtagung insbesondere im technischen Bereich hatte die Initiative Pro Ausbau aus dem Landkreis Schaumburg. Vor Ort nahmen rund 100 Personen daran teil. Zudem wurde die Veranstaltung als Livestream über das Internet übertragen. Der komplette Live-Mitschnitt ist auf der Plattform Youtube abrufbar.

Eröffnung

Moderator Michael Blaschke vom Verein Pro Grün Bielefeld ergänzte seine Begrüßung der Anwesenden mit zwei bemerkenswerten Statistikwerten: 40 Prozent der globalen Klimabelastung stammen aus dem Bausektor. Und wäre die globale Zementindustrie ein Staat, stände sie im Ranking der größten staatlichen Klimasünder weltweit an fünfter Stelle.



Michael Blaschke



Heide Naderer

Grußworte

Der per Videostream zugeschaltete **Vorsitzende des Bundesverkehrsausschusses Udo Schiefner** sprach sich in seinem Grußwort dafür aus, Großprojekte der Verkehrsinfrastruktur nur gemeinsam mit den Menschen der betroffenen Region durchzuführen und diese Menschen mitzunehmen. Die frühe Bürgerbeteiligung solle genutzt werden, Verkehrsprojekte im Konsens mit den Menschen vor Ort zu planen.

Heide Naderer, Landesvorsitzende NABU NRW, nannte es bemerkenswert, dass sich die Landesverbände von NABU und BUND zu dieser Fachtagung zusammengefunden hätten. Diese Einigkeit sei Ausdruck des Ernstes der Lage und der Notwendigkeit zu handeln.

Grußwort per Videostream: Udo Schiefner



Marja-Liisa Völlers, Bundestagsabgeordnete der SPD für den Wahlkreis Schaumburg-Nienburg, konnte persönlich nicht anwesend sein und hatte daher ihr Grußwort zuvor in schriftlicher Form zur Verfügung gestellt. Darin verwies sie darauf, dass sich die gesamte Region Schaumburg und Ostwestfalen-Lippe überparteilich für einen trassennahen Ausbau der bestehenden Bahnstrecke Hannover-Minden und gegen den Bau einer neuen Trasse Hannover-Bielefeld einsetzt. Beim Bahnprojekt Hannover-Bielefeld muss es eine Lösung geben, die zu allererst die Bedürfnisse der betroffenen Region berücksichtigt. Das im aktuellen Zielfahrplan hinterlegte Fahrzeitziel von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld ist nicht im Interesse der Bürgerinnen und Bürger.

Vorträge

Jürgen Birtsch, AG der Naturschutzverbände:

Ein Verfahren und Trassen in der Kritik

Unter dem Titel „Ein Verfahren und Trassen in der Kritik“ übte Jürgen Birtsch, Vorstandsmitglied der Kreisgruppe Bielefeld des BUND, deutliche Kritik an dem im Frühjahr 2021 von der DB Netz AG gestarteten vorgezogenen Bürgerbeteiligung zum Bahnprojekt Hannover-Bielefeld.

Die politische Vorfestlegung auf das Fahrzeitziel von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld erschüttert die Glaubwürdigkeit eines ergebnisoffenen Planungsprozesses. Durch die Vorfestlegung wird nicht der besten, sondern lediglich der schnellsten Verbindung der Vorzug gegeben. Der gesamte Planungsdialog findet ohne eine gemeinsame Absprache statt. Alle Vorschläge zu einem gemeinsamen Vorgehen im Planungsdialog wurden vom Planungsteam der DB Netz AG verworfen.



Jürgen Birtsch

Ein Erreichen der Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes wird von der Bahn nicht angestrebt. Die Naturschutzverbände forderten daher die Beachtung von Klimarelevanz im gesamten Planverfahren sowie den schnellen viergleisigen Lückenschluss zwischen Wunstorf und Minden.

Jürgen Birtsch: „Die Umwelt und Naturschutzverbände fordern den Paradigmenwechsel - weg von der Planung einer Superhochgeschwindigkeitsstrecke - hin zu einer energieeffizient schnellen und zuverlässigen Bahn, die flächendeckend gut angebunden ist.“

Professor Dr. Wolfgang Hesse, LMU München

Ist der Deutschland-Takt noch zu retten?

In einem von Claudia Grimm von der Initiative Pro Ausbau geführten Video-Interview begründete Professor Dr. Wolfgang Hesse von der Ludwig-Maximilians-Universität München seine Kritik am derzeitigen dritten Zielfahrplan-Entwurf für den Deutschland-Takt.

Der aktuelle Entwurf enthält zu wenig Flexibilität und Redundanz, um verlässlich auf Störungen reagieren zu können, da auf den meisten Hochgeschwindigkeitsstrecken unrealistische, weil zu hohe Geschwindigkeiten vorgesehen sind. Der Entwurf ist zudem zu „Großprojekt-lastig“. Von den 181 erforderlichen Projekten für das Erreichen eines Integralen Taktfahrplans (ITF) sind acht bis zehn Großprojekte für 60 Prozent der Kosten verantwortlich. Für einen funktionierenden Integralen Taktfahrplan muss hingegen das Bahnnetz flächendeckend ausbaut und attraktiver, pünktlicher und verlässlicher werden, um eine nachhaltige Verkehrswende zu erreichen.

Die vom dritten Zielfahrplanentwurf vorgegebene Fahrzeit von 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld erachtete Professor Hesse wörtlich als „unsinnig“. Viel sinnvoller aus ITF-Sicht ist eine Fahrzeit von 40 Minuten, die sich größtenteils mit Ausbau der Bestandsstrecke, gegebenenfalls mit geringen Anpassungen und Begradigungen, erreichen lässt.

Stephan Schröder, Ingenieurbüro Bahnzentrum

Effizienter und klimagerechter Bahnausbau - Die WiduLand-Studie

In seinem Vortrag erläuterte Stephan Schröder vom Ingenieurbüro Bahnzentrum das von ihm und Jan Thies im Rahmen einer Studie für die Bürgerinitiative WiduLand erstellte Konzept eines effizienten Bahnausbaus im Korridor Hamm-Hannover.

Es sieht als Alternative zu einer Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke zwischen Hannover und Bielefeld eine Engpassbeseitigung zwischen Minden und Seelze durch zwei neue Gleise für eine Höchstge-



Stephan Schröder

schwindigkeit von 250 Stundenkilometer vor. Kleine Neubaubauabschnitte sind dabei nur im Bereich Bückeburg sowie südlich von Wunstorf erforderlich.

Damit kann der zweigleisige Schienen-Engpass auf der seit 2012 stark überlasteten Bahnstrecke zu wesentlich geringeren Kosten sowie deutlich schneller beseitigt werden als mit den Planungen des Bundes.

Zudem ist die CO₂-Bilanz des Alternativkonzepts um den Faktor Vier geringer als Bau und Betrieb einer Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Stephan Schröder wies auf das hohe Risiko hin, dass das Vorhaben einer kompletten Neubaustrecke Hannover-Bielefeld auf Grund der Gefährdung der Trinkwasserversorgung der Städte Minden, Porta Westfalica und Bad Oeynhausen generell scheitern könne. Auch vor diesem Hintergrund sei das Vorgehen gemäß der WiduLand-Studie das deutlich bessere Konzept.

Hendrik Auhagen, Klimabahn-Initiative

Welche Bahn braucht das Klima?

Hendrik Auhagen erläuterte in seinem Vortrag die Ziele der von ihm mitbegründeten Klimabahn-Initiative. Die Kernfrage „Welche Bahn braucht das Klima?“ beantwortet seine Initiative wie folgt: Das Klima benötigt die Bahn als Hauptverkehrsmittel, welches den Autoverkehr weitgehend ersetzt. Die Großverlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene muss möglichst klimaschonend erfolgen.

Um dies zu erreichen, muss die Bahn wieder das Hauptverkehrsmittel für Strecken zwischen 15 und 1500 Kilometern werden. Das war die Bahn auch bis in die 60er Jahre. Noch 1958 hatte die Bahn einen Anteil von 38 Prozent am Personenverkehr. Heute liegt dieser Anteil bei 6,7 Prozent.

In Zukunft kann die Bahn nur dann klima-positiv wirken, wenn sie die Zurückverlagerung von der Straße auf die Schiene schafft und ein Leben ohne Auto ermöglicht. Das ist unabdingbare Konsequenz aus der Umsetzung der Pariser Klimaziele und der Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts. Angesetzt werden muss mit der Verkehrswende dort, wo sehr viel Straßenverkehr sehr schnell auf die Schiene verlagert und dadurch besonders große Mengen CO₂ zeitnah eingespart werden können, also nicht auf den Fernstrecken, sondern auf den Strecken unter 200 Kilometer.

Braucht die Bahn Hochgeschwindigkeitsstrecken als Alternative zum Flugverkehr? Die Antwort der Klimabahn-Initiative darauf lautet klar „Nein“. Es müsste nur auf die Hochsubventionierung des Flugverkehrs verzichtet werden. Entscheidend für eine Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene ist nicht die maximale Geschwindigkeit, sondern der Preis, die Aufenthaltsqualität in Zügen und Bahnhöfen sowie vor allem Zuverlässigkeit, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit.

Die Großverlagerung auf die Schiene muss zudem Klima-, Natur- und Menschen-schonend erfolgen. Neubaustrecken müssen einen hohen Klima-Nutzen haben. Bei ICE-Strecken, auf denen nur ein bis zwei Fernzüge pro Stunde fahren, ist das nicht der Fall. Insbesondere Tunnelstrecken müssen auf den Ausnahmefall beschränkt bleiben.

Thorsten Koska, Wuppertal Institut

Klimaschutzpotenziale der Bahn

Der per Videostream zugeschaltete Thorsten Koska, Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gab einen kurzen Einblick in den Ansatz einer ganzheitlichen Verkehrsplanung zur klimafreundlichen Transformation des Verkehrssektors.

Auch bei der Bahn müssen nach Meinung von Thorsten Koska Decarbonisierungspotentiale ausgeschöpft werden. Geeignete Maßnahmen dazu sind die Elektrifizierung vorhandener Strecken, um Dieselantriebe bei der Bahn zu reduzieren.

Beim Bahnnetz sollte primär in die schnelle Beseitigung von Schienenengpässen investiert werden. Auch die Digitalisierung der Schiene durch Einführung des European Train Control System (ETCS) sollte forciert vorangetrieben werden, da dieses System ein probates Mittel sei, um mit vergleichsweise Ressourcen-schonenden Mitteln für eine Verdichtung des Zugverkehrs zu sorgen.



Podiumsdiskussion



Claudia Grimm

Als Teilnehmer der Podiumsdiskussion konnte Moderator Michael Blaschke Claudia Grimm von der Initiative Pro Ausbau, Holger Sticht Landesvorsitzender BUND NRW, Holger Buschmann Landesvorsitzender NABU Niedersachsen sowie die Bundestagsabgeordnete Stefan Schwartz (SPD), Robin Wagener (Bündnis 90/Grüne) und Dr. Oliver Vogt (CDU) auf der Bühne begrüßen.

Holger Sticht stellte klar, dass es den Umweltschutzverbänden darum geht, zu einer Bahn zurückzukommen, deren Angebot und Service dem tatsächlichen Bedarf der Menschen entspricht.

Holger Buschmann verwies auf das Beispiel des Bahnprojekts Hannover-Hamburg: Seiner Meinung nach ist es „erschütternd“, dass sich 2015 Bahn, Politik, Bürger und Verbände im Dialogforum „Schiene Nord“ auf das Ausbau-Konzept „Alpha-E“ einigten, die Bahn sich jetzt jedoch komplett darüber hinwegsetzt und stattdessen die Planung einer ICE-Neubaustrecke forciert. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels bedarf es einer Bahn, die möglichst klimaneutral unterwegs ist und die möglichst umweltgerecht gebaut wird. Alle während der Fachtagung vorgebrachten Argumente sprechen daher für einen bestandsnahen Ausbau der Bahnstrecke Hannover-Minden anstelle einer Neubaustrecke.



Dr. Oliver Vogt

Dr. Oliver Vogt sprach sich gegen das Prinzip aus, zunächst einen Fahrplan zu erstellen und dann zu versuchen, die Realität diesem Fahrplan anzupassen. Das werde unweigerlich zu Schwierigkeiten führen.

Stefan Schwartz kritisierte, dass der Deutsche Bundestag den Deutschland-Takt bislang noch überhaupt nicht diskutiert und beschlossen hat. Ein integraler Taktfahrplan ist im Grundsatz gut, der jetzige dritte Zielfahrplanentwurf jedoch falsch, da er enorme Mittel für Neubauprojekte bindet, die eigentlich dringend für die Sanierung des Bestands benötigt werden.

Ein besonders entscheidender Faktor für das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld sind aus Sicht von Stefan Schwartz die Kosten: Eine ICE-Schnellfahrstrecke, wie sie die Bahn aktuell zwischen Bielefeld und Hannover plant, ist finanziell im Bundeshaushalt überhaupt nicht vorgesehen. Dort sind nur die ursprünglich einmal im Bundesverkehrswegeplan 2030 veranschlagten 1,9 Milliarden hinterlegt. Bei einer ICE-Schnellfahrstrecke Hannover-Bielefeld ist jedoch angesichts von Inflation und Materialpreisteigerungen mit Kosten von mindestens 15 Milliarden zu rechnen.



Stefan Schwartz

Podiumsdiskussion, von links: Michael Blaschke, Robin Wagener, Dr. Oliver Vogt





Podiumsdiskussion, von links: Holger Buschmann, Claudia Grimm, Holger Sticht und Michael Blaschke

Auch aus Sicht von **Robin Wagener** gehört die Diskussion über den Deutschland-Takt in den Deutschen Bundestag, nicht jedoch die Entscheidung über eine ganz bestimmte Trasse.

Es sei richtig, dass die Bahn eine konkrete Trassenplanung durchführt, aber das dürfe sie nur machen unter der Maßgabe, dass Bau und Betrieb der Strecke am Ende in einer Gesamtklimabilanz sinnvoll seien. Im Hinblick auf die von der Bürgerinitiative Wi-duLand erstellte Alternativstudie nannte es Wagener ein „Trauerspiel“, dass es erst einer Bürgerinitiative bedurfte, um Argumente einzubringen, die die Politik selbst hätte einbringen müssen.

Claudia Grimm konstatierte eine große Unterstützung für die am Bahnprojekt beteiligten Bürgerinitiativen durch die heimischen Bundestagsabgeordneten. Von allen übrigen Bundestagsabgeordneten werde man jedoch allein gelassen.

Massive Kritik übten alle Teilnehmer der Podiumsdiskussion an dem im Frühjahr 2021 gestarteten Dialogverfahren der Deutschen Bahn zum Projekt Hannover-Bielefeld. Stefan Schwartz: „Das ist kein Beteiligungsverfahren, sondern ein Beschäftigungsverfahren.“

Dr. Oliver Vogt gab an, an den letzten Runden der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nicht mehr teilgenommen zu haben: „Dafür ist mir meine Lebenszeit zu schade.“

Für zukünftige Projekte müssen man darauf aufpassen, dass solche Verfahren nicht zu reinen Alibiveranstaltungen verkommen.



Tagungsteilnehmer vor der Karte mit potentiellen Trassenverläufen des Bahnprojekts Hannover-Bielefeld

Aus Sicht von Holger Buschmann wird das Dialogverfahren von der Deutschen Bahn so gestaltet, dass selbst Umweltverbände mit hauptamtlichen Ressourcen damit völlig überfordert sind.

In heutigen Planungsprozessen werden grundsätzlich die Varianten, die der Bund und die Bahn als Betreiber verfolgen, finanziell künstlich zurechtgerechnet, so dass am Ende zwischen den zur Auswahl stehenden Varianten immer die Kostenfrage die entscheidende ist, nicht jedoch Klima- oder Umweltbelange.

Zudem hat der Bund mit dem Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz die Umweltverbände ihrer Klagemöglichkeit beraubt und damit faktisch aus den Planungsverfahren „rausgeschmissen“. Holger Buschmann: „Das ist ein katastrophaler Prozess, der an unserer Demokratie wackelt.“

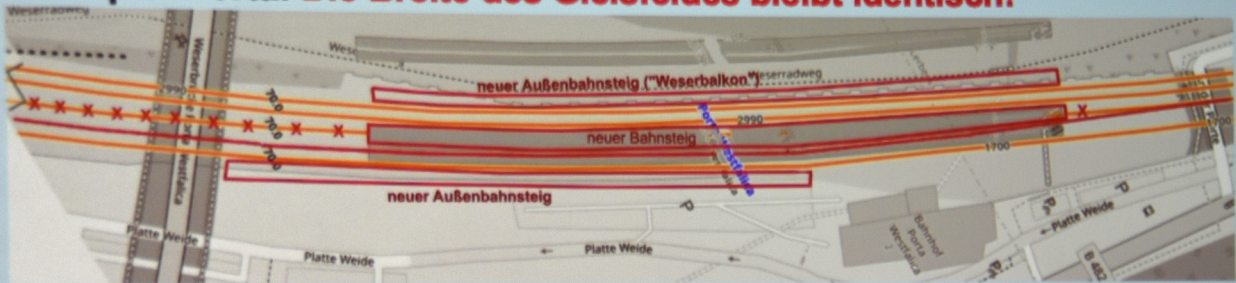
Aus Sicht von Holger Sticht ist jetzt schon absehbar, dass der Bau einer ICE-Schnellfahrstrecke Hannover-Bielefeld aus Klimaschutzgründen gar nicht durchführbar ist. Auch er bezeichnete es als katastrophalen Entdemokratisierungsprozess, wie Bürgern und Umweltverbänden bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen systematisch alle Mitwirkungsrechte entzogen werden.

Claudia Grimm beklagte, dass man als Bürger von der Politik aufgefordert werde, sich ehrenamtlich zu engagieren. Tue man dies jedoch wie hier im Falle des Dialogverfahrens zum Bahnprojekt Hannover-Bielefeld, pralle man wie an einer betonierten Wand bei Bahn, Ministerien und Politikern ab. „Da kommt die Wut hoch und die Ohnmacht.“

Umbauten

Die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten werden durch neue Bahnsteige an der „Güterbahn“ erreicht.

Beispiel Porta: **Die Breite des Gleisfeldes bleibt identisch!**



Auch die neu zu bauende Strecke Minden – Seelze kann in Dankersen platzsparend eingefügt werden.



Die Personenbahn (unten) wird ab der Brücke H.-Drögemeler-Str. über 750 m bis zur Brücke B 482 abgesenkt und kann die Bestandsstrecke dann auf die Nordseite kreuzen.

Schlusswort

**Karsten Otte,
Sprecher Bezirkskonferenz Naturschutz**

Karsten Otte resümierte in seinem Schlusswort, dass der Verkehrssektor hinsichtlich der Klimabilanzen ein desolates Defizit aufweise und daher außerordentlich gefordert sei, in Zukunft massive Klimagaseinsparungen zu leisten.

Jede Verkehrsinfrastrukturmaßnahme darf daher nur genehmigt werden, wenn sie zu einer massiven CO₂-Reduktion führt. Als Konsequenz forderte auch Otte einen Paradigmenwechsel bei der Bahnpolitik: Statt wenige überteuerte Großprojekte zu finanzieren muss die in Jahrzehnten kaputt gesparte Infrastruktur der Bahn saniert und ertüchtigt werden.

Derzeit fährt die Bahn beim Projekt Hannover-Bielefeld noch komplett in die falsche Richtung. „Wir hoffen, dass da irgendwo ein Wendehammer kommt, dass man den Zug noch umdrehen kann.“

Unbedingt erforderlich dafür ist ein modifizierter offener Planungsauftrag des Bundesverkehrsministeriums an die Deutsche Bahn für die Strecke Hannover-Bielefeld. Nötigenfalls muss ein solcher neuer Planungsauftrag durch die Abgeordneten des Deutschen Bundestags erzwungen werden.



Karsten Otte

Hinweis:

Der gesamte Live-Mitschnitt der Fachtagung kann auf der Internetplattform Youtube unter dem Link

<https://youtu.be/zz0Bk3IUT-c>

abgerufen werden.



Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände Ostwestfalen-Lippe und Niedersachsen

Veranstaltet von:



BUND
Landesverbände
NRW
Niedersachsen



NABU
Landesverbände
NRW
Niedersachsen



Landesgemein-
schaft Natur-
schutz LNU e.V.



Lippischer
Heimatbund

Unterstützt von:



Natur- und
Umweltschutz-
akademie
NRW



Stiftung
für die Natur
Ravensberg



Naturwissen-
schaftlicher Verein
für Bielefeld
und Umgebung e.V.