NORDRHEIN-WESTFALEN

Dialog zum Ausbau der ICE-Strecke Hannover-Bielefeld startet

Stand: 06:41 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Ein ICE befährt die Bahnstrecke Bielefeld-Hannover. Foto: Holger Hollemann/dpa/Archivbild

Quelle: dpa-infocom GmbH

Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hannover und Bielefeld ist ein Milliardenprojekt. Über die Trasse gibt es schon im Vorfeld Streit. Deshalb startet die Bahn jetzt bereits einen Bürgerdialog. Es geht um schnellere ICE-Züge, aber auch um mehr Regionalverkehr.

Hannover/Bielefeld (dpa) - Für den Ausbau der ICE-Bahnstrecke Hannover-Bielfeld startet die Deutsche Bahn am heutigen Donnerstag den Planungsdialog. Kommunen und Anwohner sollen frühzeitig in die Suche nach einer geeigneten Trasse für den Ausbau der stark befahrenen Bahnstrecke einbezogen werden. Wegen der Corona-Epidemie findet die Dialogveranstaltung online statt. Die Bahnstrecke soll viergleisig und für Tempo 300 ausgebaut werden, um das Rhein/Ruhrgebiet schneller mit Berlin (https://www.welt.de/themen/berlin-staedtereise/) zu verbinden und einen besseren Regionalverkehr zwischen Westfalen und Niedersachsen zu ermöglichen.

An dem Dialog beteiligt sind Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU), NRW-Verkehrsstaatssekretär Hendrik Schulte, Bundesverkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU), Spitzenvertreter der Deutschen Bahn aus Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sowie Bürgermeister und Landräte der Region. Fünf Modell-Varianten, wie der Ausbau aussehen könnte, sind Grundlage der Planungsberatungen. Die geschätzten Kosten liegen zwischen 1,9 und 5,9 Milliarden Euro.

Wohl ungeeignet ist Variante 1, die schon 2016 veröffentlicht wurde und Ortsumfahrungen für Wunstorf (https://www.welt.de/themen/wunstorf/), Bückeburg und Minden (https://www.welt.de/themen/minden/) sowie zusätzliche Gleise auf einem Teilabschnitt vorsieht. Maximal Tempo 230 können die ICE dabei erreichen, auch wenn die Ausbaukosten vergleichsweise gering sind, werden nur acht Minuten Fahrzeit eingespart. Variante 2 sieht eine Neubautrasse entlang der Autobahn 2 mit langen Tunnelabschnitten vor. Dies schont Anlieger, sorgt für das gewünschte Tempo, die Gesamtkosten aber sind hoch.

Variante 3 sieht einen Neubauabschnitt an der A2 und ein früheres Einfädeln in die bestehende Strecke bei Bad Oeynhausen vor. Die Kosten je eingesparter Minute Fahrtzeit sind höher, es wird nicht das gewünschte Tempo erreicht und die Arbeiten sind kompliziert. In einer abgespeckten Variante 4 mit weniger Ausbauten steigen die relativen Kosten, außerdem wird nicht der erwünschte Fahrzeitgewinn erreicht. Ein Favorit könnte Variante 5 werden, bei der Kosten und Nutzen der anderen Optionen kombiniert werden sollen. Nahe an der bestehenden Trasse sind neue Gleise vorgesehen, Wunstorf soll umfahren und das Wesergebirge in einem langen Tunnel unterquert werden.

Streitpunkte werden sein, in welchem Umfang die neuen Gleise in Landschaft und Natur eingreifen, was die Belastung für Anlieger an Neubau- und auch bestehenden Streckenabschnitten sein wird, und natürlich Kosten und Nutzen. Bürgerinitiativen in der Region mobilisieren seit längerem gegen neue Trassen nahe von Siedlungen, der Stadt Minden indes ist an einer weiteren Anbindung an das Intercity-Netz gelegen.

Um im künftigen Deutschlandtakt die Ballungsgebiete auch mit schnellen Umsteigeverbindungen besser zu verknüpfen, soll die Fahrzeit zwischen Hannover (https://www.welt.de/themen/hannover/) und Bielefeld

(https://www.welt.de/themen/bielefeld/) von derzeit 48 auf künftig 31 Minuten sinken. Binnen vier Stunden soll man künftig von Berlin nach Köln (https://www.welt.de/themen/koeln/) gelangen, damit das Umsteigen zwischen wichtigen Linien besser klappt, soll die Fahrzeit zwischen Hannover und Hamm (https://www.welt.de/themen/hamm/) auf unter eine Stunde sinken. Schneller fahren soll dank der ausgebauten Strecke künftig auch der IC zwischen Berlin und Amsterdam, auch Osnabrück (https://www.welt.de/themen/osnabrueck/) rückt nach dem Ausbau dichter an die niedersächsische Landeshauptstadt heran.

Aber es geht nicht nur um schnelle Fernzüge. Auch im Regionalverkehr sind erhebliche Verbesserungen möglich, wenn mehr Gleise zur Verfügung stehen. Zwischen Hannover und Minden könnte der Regionalexpress halbstündlich fahren und dann jeweils abwechselnd weiter nach Bielefeld und Osnabrück/Rheine, das wäre doppelt so häufig wie bisher. Und auch die S-Bahn von Hannover nach Minden soll für Pendler zu einem verlässlicherem Angebot werden, wenn die Züge nicht mehr durch Fernzüge und Güterzüge ausgebremst wersden.

DB-Info zum Bahnprojekt Hannover-Bielefeld und Einwahlmöglichkeit zum Online-Auftakt des Planungsdialogs (https://www.hannover-bielefeld.de/)

dpa-infocom GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: http://epaper.welt.de

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: https://www.welt.de/224318132