Initiative

WiduLand

Inhalt

1. Auftrag der Studie
2. Korridor der Studie
3. Integraler Taktfahrplan
4. Bauwerke der Studie
5. Kosten
6. CO_2-Fußabdruck
7. Inbetriebnahme
8. „Bahn für alle“ vs. Prestigeprojekt
9. Zusammenfassung
10. Ausblick
11. Konsequenz

Beweggründe

WiduLand

- 11/2020 gegründet
- ca. 2.500 Mitglieder
- ca. $^{1}/_{3}$ der DB-Suchraum-Fläche

WiduLand

- unterstützt die Verkehrswende → mehr Personenfern-, Personennah- **und** Güterverkehr auf die Bahnstrecken
- möchte sich aktiv und konstruktiv in Planungsdialog einbringen
- möchte mit wissenschaftlich erarbeiteten Fakten belegen

1. Auftrag der Studie

Projekt 2-016-V02

Die Bundesregierung

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

DB NETZE

bahn zentrum

Initiative WiduLand

Bad Salzuflen ...ich fühl' mich wohl.

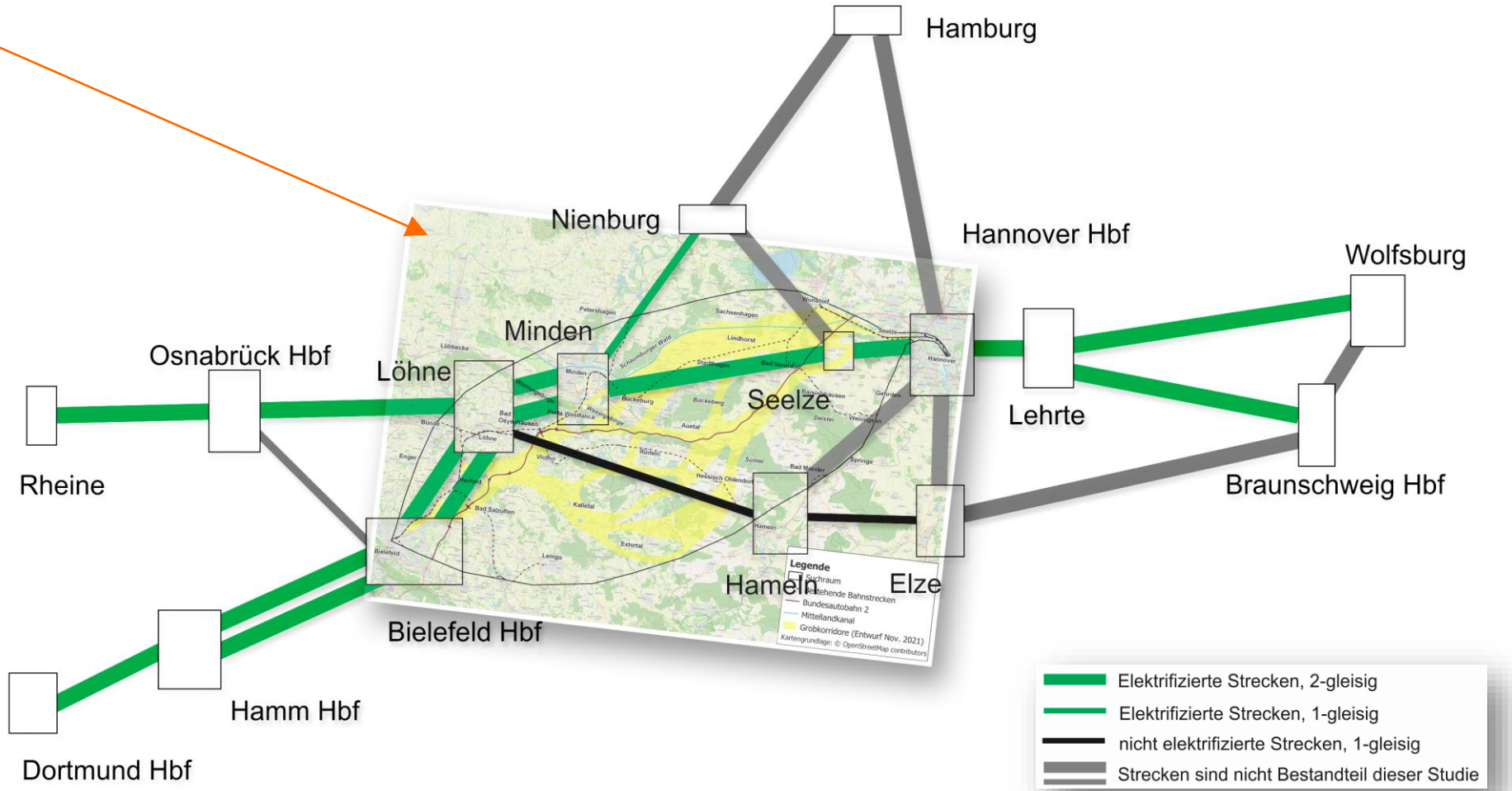
Vlotho zu jeder Zeit

KALLETAL in Lippe ganz oben

2. Korridor der Studie

Projekt 2-016-V02

Korridor in Studie um z.B. Dortmund-Bielefeld erweitert
→ bei 300km/h-Vorgabe müsste Gleisbett zw. Hamm-Bielefeld massiv erweitert werden
(kl. Anfrage 5754 an Verkehrsminister Wüst)



3. Integraler Taktfahrplan

Projekt 2-016-V02

- v_{max} = 300 km/h
- Fahrzeit Bi-H 31 Min.
- Fahrplan vor Bauplan

Neubaustrecke (NBS) „wie mit Lineal gezogen, durch Berge, über Täler“

3h 35m Köln Hbf - Berlin Hbf → passt NICHT in Takt

- v_{max} = 250 km/h
- Fahrzeit Bi-H 41 Minuten
- Fahrplan korrespondiert mit Bauplan
- Trennung langsame und schnelle Züge

→ Ausbau Bestand möglich

Software-/Datengrundlage identisch zu Deutschlandtakt

Alternative passt in Takt

	BMDV/ Deutschlandtakt	**Studie Bahnzentrum**	Fahrplan heute
	[Minuten]		
Hamm-Bielefeld	21	26	26
Aufenthalt Bielefeld	2	2	2
Bielefeld-Hannover	31	41	48
Σ	54	▲ **69**	76

Initiative WiduLand

4. Bauwerke der Studie

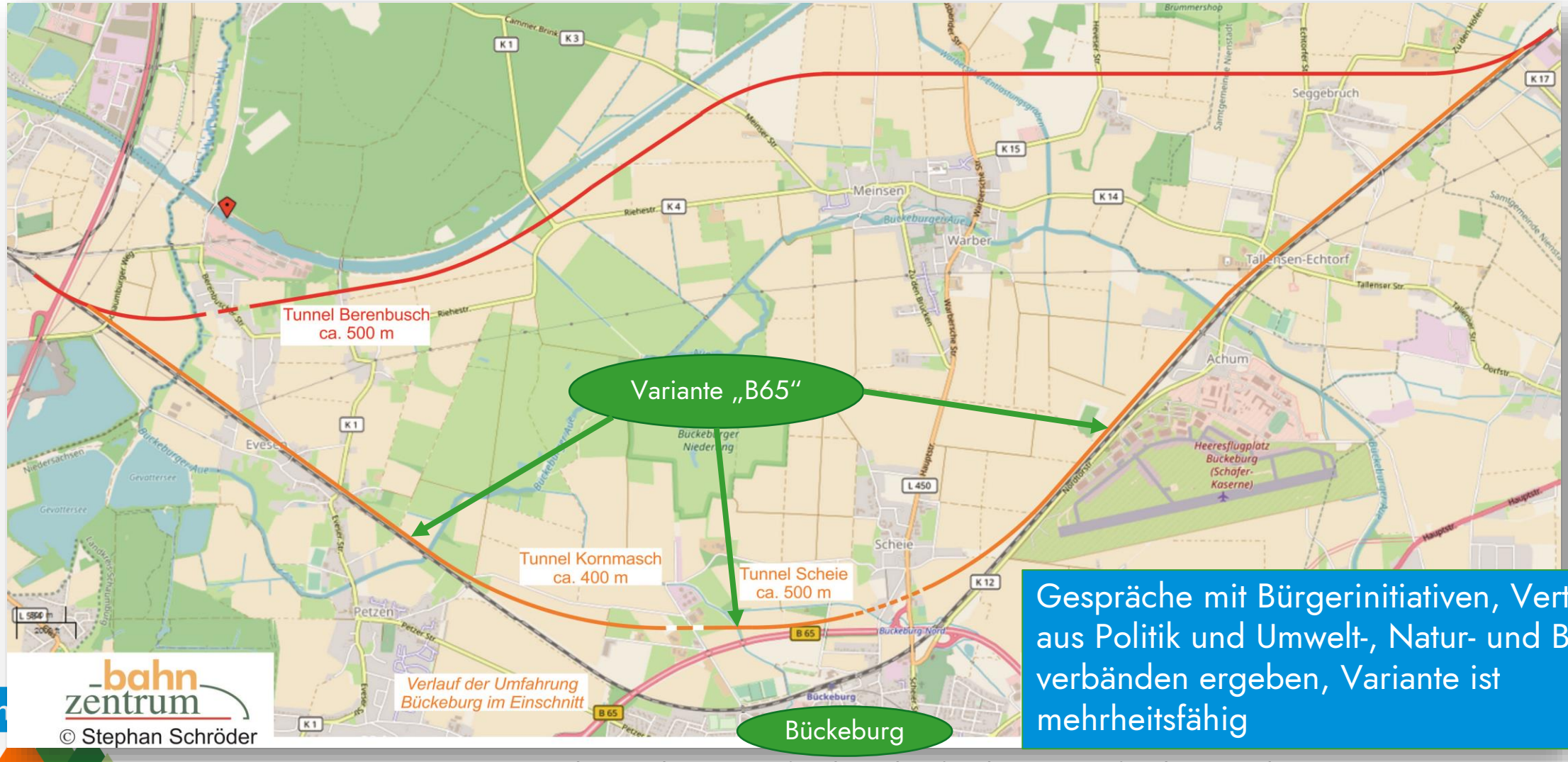
Projekt 2-016-V02

(Schüßler-Plan Variante 5)
- 14 Tunnel ~ 19 km
- 8 Brücken ~ 9,3 km
- Neubaustrecke ~ 78km
- Bestandsstrecke verbleibt im IST-Zustand

- Tunnel ~ 900m
- Brücke ~ 600m
- 2 zusätzliche Gleise zw. Minden – Seelze ~ 47 km
  - inkl. neue Umfahrung Bückeburg Variante „B65“
  - inkl. neue Umfahrung Haste Variante „Kanal“ oder „A2“
- Lärmschutz
- mehrere Bahnsteige und Bahnhöfe
- Elektrifizierung / Oberleitungsanlage
- Ausbau auf Anschlussstrecken

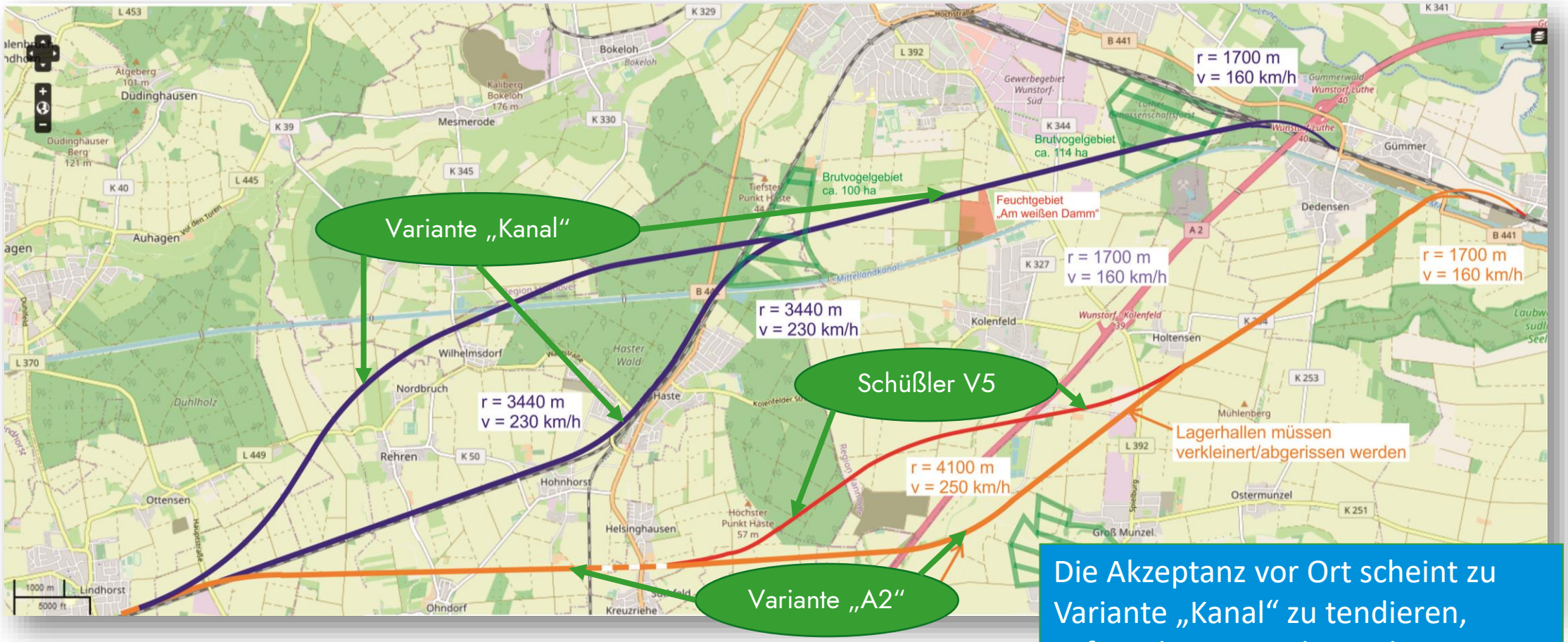
Fläche für Gleise seit 1920 freigehalten

Exkurs: Variante „B65“



Gespräche mit Bürgerinitiativen, Vertretern aus Politik und Umwelt-, Natur- und Bauernverbänden ergeben, Variante ist mehrheitsfähig

Exkurs: Variante „Kanal“ und „A2“



Die Akzeptanz vor Ort scheint zu Variante „Kanal“ zu tendieren, sofern die Bestandsstrecke verbessert wird

5. Kosten

Projekt 2-016-V02

- NKV = 1,04
- Baukosten beruhen auf Preisstand 2015
- Zahlen für Nutzen-Berechnung sind theoretisch & wenig transparent
- Bestandsstrecke verbleibt mit Investitionstau
- Kosten ca. 5 Mrd.€

NKV ist auf „Kante gerechnet“ & bezieht sich auf Bielefeld - Berlin

- sehr viel weniger neue Bauwerke (BW)
- Erneuerungen z.T. im Betrieb möglich
- durch kleinere BW, schnellerer Nutzen
- Bestand ist im selben Zuge „gewartet“

→ Kosten liegen bei ca. 2 Mrd.€

6. CO_2-Fußabdruck

Projekt 2-016-V02

- „Energie im Betrieb“ steigt exponentiell bei v_{max} = 300 km/h
- „Energie im Bau“ wird gerne verschwiegen

- Energie im Betrieb

  v_{max} = 250 km/h → 36% Energiebedarf weniger als bei 300 km/h

- Energie im Bau

Zahlen „nur“ für 60 Jahre Lebensdauer der Bauwerke

		Gesamtsumme CO2-Äquivalente [t/Jahr]
BMDV Projekt 2-016V02 Schüßler Plan V5		11.909
Bahnzentrum	Variante "Kanal"	2.830
	Variante "A2"	3.265

7. Inbetriebnahme

Projekt 2-016-V02

- 2040 soll NBS in Betrieb gehen
- weitere Verzögerungen durch massiven Widerstand der Region wahrscheinlich

Klimaschutzgesetz gibt 2035 als „latest point of return“ vor

- sehr viel weniger neue Bauwerke
- kleinere Bauwerke
- 2 neue Gleise zw. Minden – Seelze mit genügend Abstand, so dass „im Betrieb“ erweitert werden kann
- Inbetriebnahme in großen Teilen früher als 2035 möglich

8. „Bahn für alle“ vs. Prestigeprojekt

Projekt 2-016-V02

- 2 Metropolen werden in 4h verbunden
- GV ist bei NBS unberücksichtigt
- Pendler sind unberücksichtigt

Geschäftsreisende machen nur 10% des PV aus

- Personennah- und Fernverkehr (PV) wird durch Anschlusssicherung robuster
- Pendler werden „aufgewertet“ und mehr berücksichtigt
- weniger Geschäftsreisen durch Digitalisierungsschub in Pandemie
- Trennung langsame & schnelle Züge → Güterverkehr (GV) kann vermehrt auf Schiene wechseln (von Rotterdam/Amsterdam bis Warschau und von Hamburg über Hannover)

9. Zusammenfassung

Projekt 2-016-V02

- Metropolenverbindung
- nicht wesentlich mehr Güterverkehr
- teuer
- Inbetriebnahme >2040
- ohne Bestandswartung
- riesiger CO_2-Fußabdruck

Warum sollten die Steuerzahler das wollen?

Alternative – für die Bahn, für die Region, für die Umwelt

- flächendeckend
- robust, ITF-kompatibel, schneller als heute und Trassen sind „störungsfrei“ ohne Überholung
- mehr Fassungsvermögen für Güterverkehr
- weniger neue Bauwerke
- geringere Baukosten
- frühere Inbetriebnahme
- inkl. Bestandsaufwertung
- geringerer CO_2-Fußabdruck

Ressourcenschonend

10. Ausblick

WiduLand

- unterstützt Verkehrswende
- aktiv und konstruktiv
- wissenschaftlich belegte Fakten

Seid ihr dabei?

- Studie wird online bereitgestellt ab 18:00 Uhr
- Austausch mit den Betroffenen
- Diskussion mit Interessengruppen und Experten
- Mitte/Ende Februar wird Studie persönlich in Berlin übergeben werden
- gemeinsame Erarbeitung eines Vorschlags für das BMDV und den Verkehrsausschuss des Bundestages
- Vorstellung des Vorschlags in Berlin

11. Konsequenz

Projekt 2-016-V02

Vorgaben
- 300 km/h
- 31 Minuten von Bielefeld - Hannover

Eine schnellere, robustere Bahn für mehr Personen und Güter ist nötig, möglich und zügig realisierbar – auf bzw. an der bestehenden Strecke und ein Mittel, um die Verkehrswende zu stärken und dadurch den Klimawandel zu verlangsamen.

Allerdings muss hierfür das politische Korsett von 300 km/h und 31 Minuten abgelegt werden.

Sind Sie dabei?

Impressum und Downloadlink

Vielen Dank

an

bahn zentrum

Die Studie wurde im Auftrag der Initiative WiduLand e.V. durch das Bahnzentrum Bielefeld erstellt.

Die zusammenfassende Präsentation wurde erstellt durch die Initiative WiduLand e.V..

Fragen, Anregungen etc. bitte an studie@widuland.de

Impressum

Die ungekürzte Studie und die Handouts sind als PDF zum Download verfügbar:

https://widuland.de/studie-2022

Initiative

WiduLand