

# Handout zur Übergabe der Studie in Berlin „Alternativkonzept – für die Bahn, für die Region, für die Umwelt“



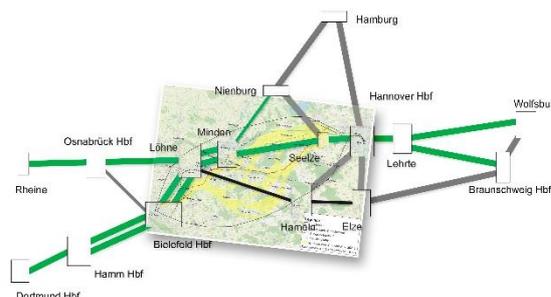
Berlin, 07.04.2022  
Seite 1/2

## 1. Auftrag der Studie

Die Initiative WiduLand e.V. hat das Ingenieurbüro „Bahnzentrum Bielefeld“ mit einer Studie zu einem Alternativkonzept zur ICE-Neubaustrecke Bielefeld – Hannover beauftragt. Finanziell unterstützt wurde die Studie durch die Städte Vlotho, Bad Salzufflen und die Gemeinde Kalletal.

## 2. Korridor der Studie

Der Korridor der Studie ist größer als der Suchraum der DB Netz AG, weil eine Betrachtung in der Fläche gerade unter Berücksichtigung des Deutschlandtaktes, aber auch des bestehenden Streckennetzes für sinnvoll erachtet wurde.



## 3. Integraler Taktfahrplan

Ausbau ist im Bestand möglich, wenn

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

Projekt 2-016-V02 – NBS notwendig, weil

- ▲  $v_{max} = 300$  km/h
- ▲ Fahrzeit Bielefeld-Hannover 31 Minuten
- ▲ Fahrplan vor Bauplan

## 4. Bauwerke der Studie

- ▲ Tunnel ~900m
- ▲ Brücke ~600m
- ▲ 2 neue Gleise Minden – Seelze ~47km inkl. Variante „B65“ und „Kanal“ / „A2“
- ▲ Lärmschutz
- ▲ mehrere Bahnsteige und Bahnhöfe
- ▲ Elektrifizierung / Oberleitungsanlagen
- ▲ Ausbau auf Anschlussstrecken

Projekt 2-016-V02 (Schüler-Plan-Variante 5)

- ▲ 14 Tunnel ~19km
- ▲ 8 Brücken ~9,3km
- ▲ NBS ~78km
- ▲ Bestandsstrecke verbleibt im IST-Zustand

## 5. Kosten

- ▲ 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.€**

Projekt 2-016-V02 (NKV bezieht sich auf Bielefeld – Berlin)

- ▲ NKV = 1,04 bei Preisstand 2015
- ▲ Zahlen für NKV-Berechnung theoretisch und wenig transparent
- ▲ Bestandsstrecke verbleibt mit Investstau
- **Kosten ca. 5 Mrd.€**

# Handout zur Übergabe der Studie in Berlin „Alternativkonzept – für die Bahn, für die Region, für die Umwelt“



Berlin, 07.04.2022  
Seite 2/2

## 6. CO<sub>2</sub>-Fußabdruck

- ▲ „Energie im Betrieb“  
 $v_{\max} = 250 \text{ km/h} \rightarrow 36\% \text{ Energiebedarf}$   
weniger als bei 300 km/h
- ▲ „Energie im Bau“  
Variante „Kanal“  $\rightarrow 2.830 \text{ t/Jahr CO}_2$   
Variante „A2“  $\rightarrow 3.265 \text{ t/Jahr CO}_2$

Projekt 2-016-V02

- ▲ „Energie im Betrieb“  
steigt exponentiell bei  $v_{\max} = 300 \text{ km/h}$
- ▲ „Energie im Bau“  
11.909 t/Jahr CO<sub>2</sub>

## 7. Inbetriebnahme

- ▲ sehr viel weniger neue Bauwerke
  - ▲ kleinere Bauwerke
  - ▲ 2 neue Gleise Minden – Seelze im Betrieb erweitern
- $\rightarrow$  Inbetriebnahme in großen Teilen  $< 2035$

Projekt 2-016-V02

- ▲ Inbetriebnahme  $> 2040$

## 8. „Bahn für alle“ vs. Prestigeprojekt

- ▲ Personen- & Güterverkehr (GV) robuster
- ▲ Pendler berücksichtigt
- ▲ weniger Geschäftsreisen wegen Digitalisierungsschub
- ▲ Trennung langsame/schnelle Züge  $\rightarrow$  GV kann vermehrt auf Bahn wechseln

Projekt 2-016-V02

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

## 9. Konsequenz

- ▲ 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 300km/h und 31 Minuten abgelegt werden.**

Projekt 2-016-V02 – Vorgaben

- ▲  $v_{\max} = 300 \text{ km/h}$
- ▲ Fahrzeit Bielefeld-Hannover 31 Minuten

## Weitere Details

- ▲ Fragen, Anregungen etc. bitte an [studie@widuland.de](mailto:studie@widuland.de)
- ▲ Weitere Details und Downloads unter <https://widuland.de/studie-2022/>
- ▲ Studie als PDF direkt per QR-Code

