

# Initiative Deutschlandtakt



Detmold, den 28. April 2025

## Medieninformation

**Neuberechnung Deutschlandtakt wird Fahrzeitvorgabe „31 Minuten“ für Neubaustrecke Bielefeld – Hannover bestätigen**

**Wissenschaftliche Qualität des Deutschlandtakts wird weit unterschätzt**

**Ostwestfalen-Lippe braucht sechs Gleise von Bielefeld in Richtung Minden**

**Eine Neuberechnung des Deutschlandtakts wird die Wünsche der Bürgerinitiative Widuland nicht erfüllen. Das stellt die Initiative Deutschlandtakt zu den Forderungen aus Ostwestfalen-Lippe nach einer „Neuberechnung des Deutschlandtakts“ fest: Die Zielfahrzeiten für europäische Magistralen richten sich nicht nach den ostwestfälischen Wünschen. Vielmehr drohen dem Regionalverkehr zwischen Bielefeld und Minden der Kollaps und dem Wirtschaftsstandort Ostwestfalen-Lippe handfeste Nachteile, wenn die Neubaustrecke nicht gebaut wird.**

## Neuberechnung wird nichts ändern

„Die Zielfahrzeit von 31 Minuten von Bielefeld bis Hannover wird auch bei einer Neuberechnung des Deutschlandtakts nicht anders als bisher festgelegt werden“, erklärt Rainer Engel, Vertreter der Initiative Deutschlandtakt für NRW und Niedersachsen, zu den neuesten Forderungen der Bürgerinitiative Widuland nach einer Neuberechnung. „Bei der im Auftrag der Bundesregierung geplanten Neubaustrecke handelt es sich um eine europäische Magistrale, deren Ausgestaltung sich nicht nach lokalen Wünschen richtet, sondern nach weiträumigen fahrplantechnischen Bedingungen für das Eisenbahnnetz in Europa. Die Revision des Deutschlandtakts ist bereits seit geraumer Zeit in Arbeit und folgt dabei mathematisch-wissenschaftlichen Prinzipien und berücksichtigt die Verkehrsprognose 2040 der Bundesregierung. Die neueste Verkehrsprognose sieht vor allem im Güterverkehr einen starken Zuwachs. Der wachsende Fernreise- und Güterverkehr braucht zwischen Bielefeld und Minden allein vier Gleise, sodass für den starken Regionalverkehr in der Region nicht genügend Platz bleibt, wenn ICE, Flixtrain, TGV und Eurostar weiterhin durch Bad Oeynhausen und Minden fahren müssen.“

„Die Vorstellung von Widuland, der Deutschlandtakt können einfach auf eine 10 Minuten längere Fahrzeit nach Hannover umgerechnet werden, ist daher weit von der komplexen Realität des deutschen Eisenbahnnetzes entfernt,“ weiß Engel.

## Konkrete Gefahr: Sondervermögen wird in Süddeutschland verbaut

„Konkrete Äußerungen des Vorstands von DB InfraGo, Philipp Nagl, lassen darauf schließen, dass das Sondervermögen für die Infrastruktur dort investiert wird, wo die Bahn auf Zustimmung stößt“, schließt Engel aus bereits veröffentlichten Interviews. „Wir müssen befürchten, dass der Bahnvorstand Geld zuerst da investiert, wo der Bedarf der Bahn für zusätzliche Gleise anerkannt wird. Es besteht die reale Gefahr, dass die Milliarden aus dem Sondervermögen für die Infrastruktur in Süddeutschland verbaut werden, wo die

Landesregierungen offen hinter den Neubauprojekten stehen. Dann wird das Geld in weniger dringliche Projekte gesteckt, bis die Bürger in Ostwestfalen am eigenen Leib lernen, was eine täglich verstopfte Bahnlinie neben einer täglich verstopften Autobahn A 2 bedeutet.“

### **Fahrzeitvorgabe durch zwei Revisionen bestätigt**

Die Fahrzeitvorgabe aus dem Jahr 2018 hat bereits zwei grundlegende Revisionen des Deutschlandtakts unverändert überstanden und wird auch in der aktuell in Bearbeitung befindlichen Revision des Deutschlandtakts wieder bestätigt werden. Der Grund dafür sind die weiträumigen Wechselwirkungen mit anderen Projekten im gesamten Eisenbahnnetz und die Einsparung teurer Neubaustrecken in anderen Regionen, beispielsweise im Osnabrücker Land.

Während die Fahrzeitvorgaben des Deutschlandtakts aus dem Jahr 2018 für andere Bahnverbindungen schon zweimal grundlegend verändert wurden und viele Neubauprojekte einen ganz anderen Zuschnitt haben, als es der erste Entwurf des Deutschlandtakts vorsah, ist es nach langen Diskussionen für den Raum zwischen Ruhrgebiet und Berlin bei den Ergebnissen des Gutachtens aus dem Jahr 2018 geblieben „Von einem Prestigeprojekt eines damaligen Verkehrsministers kann überhaupt keine Rede sein“, erklärt Engel. "Die von Widuland verfolgte Alternative ist geprüft und aus guten Gründen verworfen worden, weil sie nicht zukunftsfähig ist."

### **Ostwestfalen und Bielefeld schon heute massiv benachteiligt**

Durch die mangelhafte Infrastruktur zwischen Bielefeld und Hannover wird Ostwestfalen-Lippe schon heute massiv benachteiligt. „Am besten wird das daran sichtbar, dass jeder zweite ICE von Berlin gegenwärtig ein ganzes Jahr lang ohne Halt in Bielefeld durchfährt“, erklärt Engel. „Bielefeld wird ab Juli 2028 ein halbes Jahr ganz vom Fernverkehr abgehängt, wenn die Strecke zwischen Minden und Wunstorf saniert wird, weil es keine alternative Gleisverbindung nach Bielefeld gibt. Schon jetzt müssen Fahrgäste bei jeder kleineren Störung der Magistrale damit rechnen, dass sie von Ostwestfalen-Lippe aus mehreren Stunden länger unterwegs sind als geplant, weil Fernzüge einen weiten Bogen um die Region machen müssen. Das ist für eine Region mit mehr als einer Million Einwohner in Deutschland einmalig und ein unhaltbarer Zustand.“

### **Widuland-Planung nicht zukunftsfähig**

Die von der Bürgerinitiative Widuland verfolgte Alternative, ein drittes und viertes Gleis nur von Minden nach Wunstorf zu bauen, ist nach Prüfung der Initiative Deutschlandtakt nicht zukunftsfähig. „Die bisher vorliegende Widuland-Studie beruht noch auf Annahmen über die Verkehrsnachfrage aus dem Jahr 2015, die längst durch die Realität überholt sind“, weiß Engel. „Nach den Wünschen von Widuland bleiben die Bahnhöfe in Herford, Löhne und Minden wie eine Ampelkreuzung auf einer Autobahn. Auch die zum CO<sub>2</sub>-Verbrauch durch Beton für eine Neubaustrecke sind viel zu hoch, weil auch schon ein Jahrzehnt alt. Und die Behauptung, ein ICE verbrauche zu viel Strom, ist abwegig: Wer sein Auto abstellt und mit dem ICE nach Berlin fährt, spart zwei Drittel des Stroms, den ein Elektroauto braucht, oder spart reichlich CO<sub>2</sub> für den Sprit ein.“

### **Vorliegende Planung extrem umweltorientiert**

Die von den Planern der DB vorgelegten Trassen-Varianten werden von der Initiative Deutschlandtakt als extrem umweltorientiert eingeschätzt. "Dass eine Bahn-Schnellfahrstrecke nicht völlig ohne Belastung der Umwelt geht, ist jedem Planer klar", erläutert Engel. "Die detaillierte Prüfung ergibt aber, dass im Verhältnis zum Nutzen vor allem im ostwestfälischen Abschnitt die Eingriffe in sensible Bereiche auf ein Mindestmaß reduziert wurden. So soll die Werre bei Bad Salzuflen in gleicher Höhe wie die Autobahn überquert werden, damit entsteht zusätzlicher Lärmschutz für die Kurstadt. Eine Weserbrücke bei Vlotho wird nur etwa 25 Meter über dem Tal liegen und wird von der Burg

aus nicht einmal sichtbar sein. Viele andere Details lassen sich schon anhand der genauen Unterlagen abschätzen. Die Problematik von Trinkwasser und Heilquellen wird noch von Gutachtern geklärt werden. Nur mit der Variante der Führung durch Brake und Herford sind wir nicht glücklich, aber wir hoffen, dass diese Idee nicht weiter verfolgt wird."

**Weitere Informationen:**

**<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de>**

Die Initiative Deutschlandtakt ist eine Gruppe von unabhängigen Bürgern, die sich für die Verwirklichung des integralen Taktfahrplans einsetzen. Diese Bürger kommen aus verschiedensten Bereichen der Eisenbahnbranche, darunter aus Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs, Fahrgastverbänden und anderen Organisationen. Sie verfolgen diese Ziele ehrenamtlich und uneigennützig.

Weitere Informationen: <https://initiative-deutschlandtakt.de>

**Rainer Engel**

**Initiative Deutschlandtakt**

**PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.**

**stellvertr. Vorsitzender**

**Referent Deutschlandtakt**

**PRO BAHN Niedersachsen e.V.**

**Beauftragter für die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neubaustrecke Bielefeld - Hannover**

**PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe**

**Vorsitzender**

**Gretchenstraße 26**

**32756 Detmold**

**Tel. 052 31 300 112**

**Pressekontakt 01735454559**

**E-Mail: engel@pro-bahn-owl.de**