

Dritte Gemeinsame Erklärung

der unterzeichnenden
Mitglieder des Bundestages,
Mitglieder des Landtags,
Landräte, sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
der in den betroffenen Regionen beheimateten Kreise, Städte und Gemeinden

zum geplanten Neubau einer ICE-Trasse zwischen Bielefeld und Hannover

1.

Wir fordern, dass die weiteren Planungen ohne Vorfestlegung auf eine Fahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover von 31 Minuten und ohne Vorfestlegung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h erfolgen.

2.

Wir fordern eine transparente und vollumfängliche Darstellung und Abwägung aller entstehenden Kosten und Nutzen, sowie belastbare Aussagen zur finanziellen Realisierbarkeit.

3.

Wir fordern daher weiterhin, die für den bisherigen Ausbau geplanten Ressourcen insbesondere für einen wirtschaftlichen Ausbau und die Instandhaltung der Bestandsstrecke zu verwenden.

Begründung:

Die DB InfraGO AG hat am Freitag, den 05.12.2025, darüber informiert, welche der bisherigen 12 Trassen-Korridore als Vorzugsvarianten genauer untersucht werden sollen. Hierbei handelt es sich um die Trassen-Korridor-Varianten 3 und 4, die zunächst über die Samtgemeinde Nenndorf, Stadthagen, Bückeburg bis Vlotho identisch verlaufen und anschließend eine weitestgehende Untertunnelung bis Bad Salzuflen (Variante 3) bzw. einen Verlauf durch das Stadtgebiet Herford (Variante 4) vorsehen.

Beide Planungsvarianten führen durch dicht besiedelte Gebiete, zerstören hochwertige Ackerflächen und bedrohen geschützte Bestandteile unserer Region wie Heilquellen- sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Die Gleise zerschneiden die Landschaft in unserer Region und beeinträchtigen Menschen, Natur und Umwelt unzumutbar.

Die Vorfestlegung auf Fahrzeit und Höchstgeschwindigkeit wirkt sich unmittelbar auf die technischen Anforderungen an die Trassierung aus. Dies verhindert raum- und

umweltverträglichere Lösungen für die von der Planung betroffenen Regionen, insbesondere einen Bestandsstreckenausbau.

Der bisherige Planungsprozess ist weitestgehend ohne ausreichende Einbindung der Träger öffentlicher Belange erfolgt und hat zu einer extremen Verunsicherung der betroffenen Bevölkerung und Unternehmen geführt. Die wirtschaftlichen Folgen der langjährigen Planungen z. B. durch aufgeschobene Investitionen und Standortverlagerungen, stellen einen erheblichen Standortnachteil für die betroffenen Regionen dar.

Obwohl nach Angaben der DB InfraGO AG die Variantenauswahl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt sein soll, liegen weiterhin keine belastbaren Kostenprognosen vor.

Angesichts der aufwendigen Brücken- und Tunnelbauten ist mit Kosten in Milliardenhöhe zu rechnen. Es erscheint unwahrscheinlich, dass ein derartiges Projekt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten und mit Blick auf die Haushaltslage des Bundes überhaupt realisierbar ist.

Trotz der gewichtigen wirtschaftlichen und sozialpolitischen Bedenken gegen die nun in den Blick genommenen Trassenvarianten ist das Bedürfnis unserer Region nach Instandhaltung und Ausbau der Bestandsstrecke im gesamten bisherigen Verfahren ignoriert worden. Dies betrachten wir als Politik gegen die Menschen in unseren betroffenen Regionen.

Um einen Verstoß gegen § 15 Raumordnungsgesetz zu vermeiden, muss die Prüfung eines durchgängigen Bestandstrassenausbaus neben den Varianten 3 und 4 erfolgen.